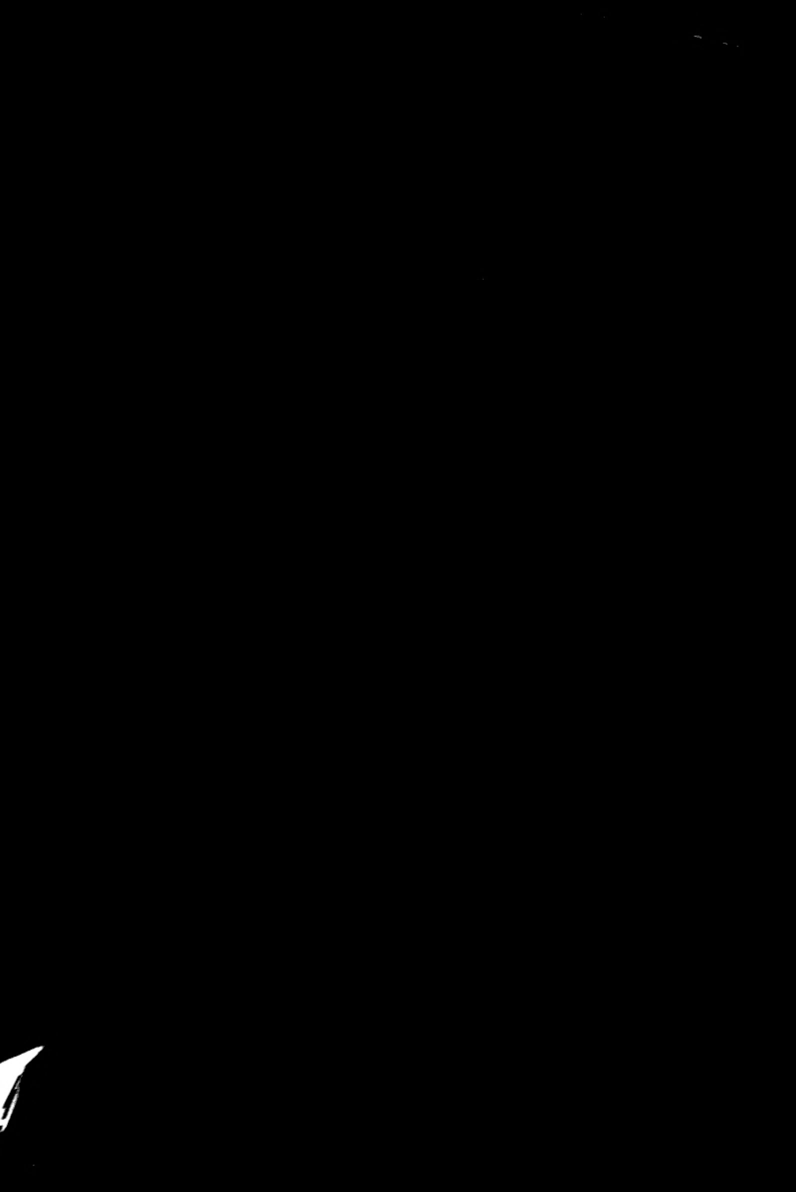
# Etymologisc... Wörterbuch der deutschen Seemannssp...

Gustav Goedel



Cambridge 1941

# Etymologisches Wörterbuch

der

# deutschen Seemannssprache.

Von

**Gustav Goedel.**

**Kiel** und **Leipzig.**
Verlag von Lipsius & Tischer.
1902.



# A.

**A.** Dieser Buchstabe wird in der deutschen Seemannssprache angewandt zur Bezeichnung der Klasse, in der ein Schiff sich nach der Einschätzung seines Wertes durch den Germanischen Lloyd befindet. Die Jahre nach deren Verlauf die Besichtigung zu einer neuen Einschätzung zu wiederholen ist, werden dem Buchstaben eingefügt (A), deuten also schon den höheren oder geringeren Wert eines Schiffes an, der dann noch näher bestimmt wird durch eine dem A vorgesetzte Zahl, die bis 100 gehen kann und die Klassennummer des Schiffes angibt; je höher die Nummer, desto größer der Wert. Im Übrigen s. Schiffsregister.

**a. m.** heißt ante meridiem. Von den astronomischen Berechnungen her ist dem Seemann diese Bezeichnung so geläufig. daß er sie auch am Lande gerne als Zeitbestimmung anwendet. Es ist auch deutlich und bequem zugleich, die Zeit von nachts 12 h bis mittags 12 h mit a. m. und die Zeit von mittags 12 h bis nachts 12 h mit p. m. (post meridiem) näher zu bestimmen. Es heißt dann a. m. nicht bloß vormittags, sondern auch morgens und nachts; denn 1 h a. m. bedeutet nachts 1 h; und p. m. heißt nicht nur nachmittags, sondern auch abends und nachts, indem 11 h 50 p. m. nachts 10 Minuten vor zwölf bedeutet. h. ist hora, Stunde, Uhr und kommt ebenfalls von den nautischen Berechnungen her.

**abandonniren,** von Seiten des Versicherten dem Versicherer ein verunglücktes oder vom Feinde genommenes Schiff gegen einen gewissen Prozentsatz der Versicherungssumme überlassen

und sich aller Ansprüche darauf begeben. Ein Wort, das wir zwar in französischer Form gebrauchen, das auch samt dem Substantiv Abandonnement aus dem französischen Seerecht zu uns herübergekommen ist, das aber seinerseits doch wieder von dem echt deutschen Worte ban, bann stammt, welches ein Gebot oder Verbot unter richterlicher Strafandrohung, Gerichtsbarkeit und deren Gebiet bedeutet, entsprechend dem angelsächsischen bann, englisch bann, Bann, Acht, Aufgebot, Bekanntmachung (Kluge). Schon früh entlehnten die Franzosen das Wort aus dem Deutschen, vermutlich in der Merowingerzeit, und machten das altfranzösische bandon, Befehl, Jurisdiction, öffentliche Verkündigung daraus; in Verbindung mit dem Präfix a und der Endung er ward es zu dem neufranzösischen Zeitwort abandonner ausgestaltet, mit seinen zahlreichen Bedeutungen, denen allen aber der Begriff verlassen, aufgeben gemein ist.

**abgewinnen.** Es gilt für ein Zeichen besonderer seemännischer Tüchtigkeit, wenn es dem Kapitän eines Schiffes gelingt, einem anderen die Luv oder den Wind abzugewinnen, d. h. sein Schiff so geschickt zu führen, daß es näher, höher, dichter an den Wind kommt als das andere. Zu Zeiten der Herrschaft des Segels konnte dies für Kriegsschiffe in der Seeschlacht von entscheidender Bedeutung werden und ist es mehr als einmal geworden; jetzt handelt es sich dabei mehr um einen seemännischen Ehrenpunkt. Das andere Schiff ist dann „unter dem Winde“ und hat die Luv verloren. Man sagt auch: einem den Wind abkneifen.

**abdichten** s. kalfatern.

**Abendwache** s. Wache.

**abentern** s. entern.

**abfallen** s. abhalten.

**Abfahrtssignal** s. Blauer Peter.

**abflauen** s. flau.

**abfieren** s. fieren.

**abhalten** 1.) so segeln, dass das Schiff, das beim Winde segelt, raumeren (s. d.) Wind erhält, also „die Richtung des Schiffes dergestalt ändern, daß der Wind, welcher vorher auf das Vorderteil oder die Seite desselben gerichtet war, mehr von hinten in die Segel fällt“ (Roeding). Natürlich kann man aber ein Schiff nur soweit abhalten bis der Wind recht von achtern

kommt; würde das Abhalten dann noch fortgesetzt, dann würde Anluven daraus (s. d. und „Halsen"). 2.) überhaupt eine Kursveränderung vornehmen, ohne Rücksicht auf die Windrichtung, auch auf Dampfschiffen, wenn es gilt auf ein Ziel, das außerhalb der bisher gesteuerten Richtung lag, loszusteuern, z. B. abhalten auf ein begegnendes Schiff, auf ein treibendes Boot. Das Wort abhalten führt uns in die ältesten Zeiten germanischer Schifffahrt zurück, in denen man mit einem Riemen steuerte, den man frei in der Hand hatte und hielt; daher steuern im Althochdeutschen auch haban, halten hieß; abhalten also wörtlich: das Schiff von seiner alten Richtung ab in eine neue steuern. — Die Bewegung, die das Schiff macht, auf dem abgehalten wird, heisst **abfallen,** das Schiff fällt ab; was freilich auch manchmal ohne Abhalten, d. h. ohne Absicht, in Folge von Unachtsamkeit beim Steuern geschehen kann. — Abfallen ist fälschlich mit Abtreiben (s. d.) für eins gehalten worden. — Die Friesen gebrauchen affalle in übertragenem Sinne. „Wie täusche ich mich": „Ho falt my dat af" (Halbertsma).

**abkleiden** s. kleiden.

**abkneifen** s. abgewinnen.

**ablandig,** von einem Winde, der vom Lande ab nach See zu weht. Das Wort wird schon im Jahre 1400 gebraucht in einer Segelanweisung für die französische Küste: „Item van der Pleymark to Gloylande dat sind twe Kenninge; dat Kors is ostsutost up enen afflandigen wynt". „Item wille gy tusschen den sande doer segelen bet toe Kerkloe up enen afflandigen wint, so mote gy tusschen sunte Margreten sande unde deme lande insegeln uppe 6 offte 7 vademe unde leyden dat sant bet to Jerremode". (Eine Kenning war in jenen Tagen nicht nur ein Kennzeichen, sondern besonders eine gute Anseglungsmarke; hier aber ist eine gewisse Strecke Weges gemeint, drei oder vier Meilen, je nachdem ene cleyne, gude oder grote Kenning gemeint war. leyden heißt vorbeifahren).

**Ablenkung** s. Variation.

**ablegen,** gleichbedeutend mit **absetzen** im Sinne von: ein Boot mit einem Bootshaken so weit vom Fallreep (s. d.) oder der Landungstreppe entfernen, daß man die bis dahin hochgehaltenen Riemen fallen lassen und anrudern kann. Beide Worte, ablegen und absetzen, haben auch die allgemeine Bedeutung von abfahren, jedoch nur der gegebenen Erklärung ge-

mäß, mit dem Boot, nie mit dem Schiff". „Das Boot legt um 6 Uhr von der Mole ab." „Der Kutter setzt Punkt 2 Uhr von Bord ab;" dabei ist die für das Boot eigentlich passive Bedeutung in die aktive Rede umgewandelt. Absetzen ist etwas gebräuchlicher als ablegen.

**abmallen,** auch bemallen. Wenn die Schiffszimmerleute ein Stück Holz in eine bestimmt und genau vorgeschriebene Form behauen wollen, so machen sie sich erst aus dünnen Brettern ein **Mall,** d. h. eine Art Modell. Nach diesem zeichnen sie sich die richtigen Linien auf dem zu behauenden Holz vor: das heißt ab- oder bemallen; offenbar nichts weiter als das Hochdeutsche malen, welches von Mal kommt, und dieses bedeutet Fleck, Narbe, Zeichen, malen also: mit einem Zeichen versehen. — Mit dem weitverbreiteten niederdeutschen Adjectiv mall hat das Wort wohl kaum etwas zu tun, denn das bedeutet wirbelig, mutwillig, leichtfertig, unklug, töricht, verliebt, toll, verrückt, schlimm, schlecht u. s. w. — Eine viel größere und wichtigere Rolle spielt das Mall im modernen Eisenschiffbau, wo es als Holzschablone, nach welcher die Eisenspanten und andere Teile des Schiffes ausgearbeitet werden, unentbehrlich ist. **Mallkante** der Spanten ist diejenige Kante, von welcher aus auf dem Schnürboden (s. d.), wo ein Schiff zuerst für die Bauausführung in natürlicher Größe aufgezeichnet wird, die Schmiege (s. d.) des Spantes der Schiffsform entsprechend abgesetzt wird. Eben nach der Linie der Spantenkanten wird das Mall angefertigt. — **Gemallte Tiefe** ist die Tiefe eines Schiffes, welche gemessen, bezw. berechnet wird um den Freibord (s. d.) festzustellen, oder die Tieflade-Wasserlinie. Hier heißt mallen einfach messen. — Wenn die Ableitung von malen nicht so nahe läge, müßte man sich versucht fühlen an das lateinische Wort für Maß modus zu denken, modulus, im Altfranzösischen contrahirt zu molle; englisch mould.

**abmoien.** Das nicht mit dem allgemein niederdeutschen Worte moie, Muhme, Tante, auch nicht mit moie, Mühe, Arbeit, Kummer, in Verbindung zu bringende Adjectiv **moi** scheint — außer im seemännischen Gebrauch — nicht über Holland und Ostfriesland hinausgekommen zu sein. Hier ist es aber ganz allgemein verbreitet und im Sinne von **schön** im Gebrauch; en moie meid (holl: een mooie meisje) ein hübsches Mädchen, moi weer, schönes Wetter. Verfasser fuhr einmal in ostfriesischem

Sprachgebiet durch frisches Maiengrün auf dem Rade. Da begegnete ihm ein Bauer, der mühsam etliche Schweine vor sich her trieb. „Dat is moier dan Swindriven," meinte er vom Radeln. — Wenn das Wetter sehr trübe und stürmisch war und der Himmel wird klarer (klart auf, siehe aufklaren 1.) und der Sturm nimmt ab, dann sagt der Seemann „es moit ab." Beide Begriffe, das Schönerwerden des Wetters und das Abnehmen des Sturmes sind in abmoien sehr treffend vereinigt; offenbar hat auf die Zusammensetzung der Präposition ab mit dem von moi gebildeten Zeitwort moien der Gedanke an das Abnehmen, Abflauen (s. d.) des Windes eingewirkt. — Die Spanier erst scheinen das jetzt so sehr eingebürgerte Wort nach den Niederlanden gebracht zu haben. Sie führten wohl als Kenner weiblicher Schönheit ihr Wort majo, zierlich, geputzt, geschmückt, viel im Munde. — Daß es mit dem Mai, als dem Monat der die Natur schmückt, zusammenhängt, muß bezweifelt werden. Das hat sich ein Dichter so zurechtgelegt; die Sprache verfährt nüchterner. Hat doch „Wonnemonat" nicht einmal etwas mit Wonne zu tun. Bleibt also für majo nur die Herkunft aus dem lateinischen majus, groß, hehr, ansehnlich, stattlich, übrig.

**abmustern** s. mustern.

**abreiten,** einen Sturm vor Anker. Es lag nahe an das Reiten auf einem Pferde zu denken, denn das vor einer oder mehreren Ketten auf den hochgehenden Wogen auf- und abtanzende Schiff mag wohl mit einem mutig stampfenden und steigenden Pferde verglichen werden, aber es hat dieses „reiten" damit so wenig zu tun wie Friedhof mit Frieden. Denn einmal sagt man nicht bloß: „Das Schiff reitet einen Sturm ab", sondern es reitet auch bei schönem Wetter, sobald es auf einer Reede vor Anker liegt. Sodann müßte das Wort, wenn es unser hochdeutsches Reiten anginge, niederdeutsch riden heißen, es heißt aber reiden, weil es von dem niederdeutschen reide = Reede kommt, von der Reede auf der ein Schiff liegt, wenn es zur Abfahrt bereit ist, oder die es aufsucht um besseres Wetter vor Anker abzuwarten; reiden, rheden war im Mittelniederdeutschen gleich „vor Anker liegen"; wir würden also gut tun, größerer Deutlichkeit halber auch heute noch reiden und abreiden zu schreiben. Althochdeutsch ritan. Das heißt übrigens nicht reiten in unserem modernen Sinne, sondern überhaupt sich von einem Orte zum anderen

bewegen, fahren zu Wagen oder **zu Schiff,** von einem Stamme rid mit dem Grundbegriff der Ordnung, der ordnungsmäßigen Bewegung. Und so kommen (wie Friedhof und Freithof) das Reiten auf einer Reede und das Reiten auf einem Pferde schließlich doch auf einen und denselben Ursprung hinaus. Das Nähere unter Reede.

**abschaken** s. schaken.

**abschlagen.** 1. Auf Kriegsschiffen mit der Trommel ein Zeichen geben, daß die Musterung oder sonst ein Schiffsdienst beendet ist und die Leute wegtreten können.

2. Allgemein seemännisch: Ein Segel von einer Rahe losmachen, nicht im Sinne des Kommandos: Segel los! sondern im Sinne der Taklerarbeit ein Segel völlig von der Rahe loslösen und an Deck nehmen; das Gegenteil von „ein Segel unterschlagen“. Der Gebrauch beider Wörter, wie auch von Beschlag und beschlagen, erklärt sich aus dem unter **Schlag** Gesagten.

3. = Abschnüren (s. d.)

**abschleppen** s. schleppen.

**abschlingern.** Wenn ein Schiff so heftig schlingert (s. d.), daß von der Gewalt der Schlingerbewegung ein Mast bricht und über Bord geht, so hat sich das Schiff diesen Mast abgeschlingert.

**abschnüren.** (Vergl. abmallen und Schnürboden). Mit einer Meßschnur die Form und Gestalt der einzelnen Teile eines zu erbauenden Schiffes im natürlichen Maßstabe aufzeichnen.

**absegeln.** 1. In See gehen. Ursprünglich von Segelschiffen gebraucht, erhielt es die allgemeine Bedeutung von abfahren, abreisen und wird heutzutage in diesem Sinne auch von Dampfern gebraucht die gar keine Segel führen.

2. Einen Mast, gewöhnlicher: sich einen Mast absegeln. Es geschieht wenn für die betreffende Windstärke zu viel Segel geführt werden oder wenn bei plötzlich aufkommender Bö die Segel nicht schnell genug verkleinert bezw. geborgen werden können.

3. Eine bestimmte Strecke in einer bestimmten Zeit unter Segel zurücklegen.

**abschricken** s. schricken.

**absetzen.** 1. ein Boot s. **ablegen.** 2. Das Besteck, (s. d.), den Ort des Schiffes, an dem es sich nach der Mittags- oder einer sonstigen Berechnung oder auch nach Gissung (s. d.) zur Zeit befindet, auf der Karte durch ein kleines Kreuz mit einem

Kreis darum (⊕) bezeichnen. Setzen (Factitiv von sitzen, urgermanisch aus der Wurzel sed, gothisch sitan, lateinisch sedere) verbunden mit ab, letzteres aus der Vorstellung heraus, daß das Etmal, (s. d.) das abgesetzt wird, ein von der ganzen zurückzulegenden Strecke abzuziehender, abzunehmender, abzurechnender Teil ist.

3. Das Deck mit dem Absetzer. Dieser ist ein einem Schrubber ähnliches Werkzeug, mit dem nach einem Regen oder nach dem Deckwaschen das Wasser nicht nur oberflächlich beseitigt, sondern, soweit es sich tun läßt, aus den Decksplanken herausgedrückt und gepreßt wird, damit sie desto rascher trocknen. Noch vor zwanzig Jahren nahm man auch auf Kriegsschiffen zu diesem Zweck ein einer Handspake (s. d.), nicht unähnliches Stück Holz, das an einem Ende entsprechend abgeflacht war, jetzt noch auf kleinen Handelsschiffen in Gebrauch ist und Handabsetzer heißt. Die K. M. gebraucht nur noch die schrubberähnlichen Gummiabsetzer.

4. **Absetzdock** nennt man eine neue besondere Art von Schwimmdocks (s. d.), welche das aus dem Wasser gehobene Schiff auf eine entsprechend konstruierte Helling abladen (absetzen) können, worauf sie dann sofort ein neues Schiff zu heben und abzusetzen im Stande sind. Englisch depositing dock.

5. Auf dem Schnürboden (s. d. und abmallen): die Formen des zu bauenden Schiffes in natürlicher Größe aufzeichnen.

**abstoppen,** Abstopper s. stoppen.

**abtakeln** s. takeln.

**Abtrift.** Das niederdeutsche Wort drift (Wurzel drib) heißt: 1. Viehweide, weil man dahin das Vieh treibt. 2. Eine Herde, die getrieben wird. 3. Betreiben, Trieb, Eifer, Ungestüm. 4. Das Antreiben von Schiffen und Gütern an den Strand. Eine Oldenburgische Urkunde vom Jahre 1565 sagt, dat alle angeschlagene roerlose schepe, wrack, drift und guider der hogen overicheit vorfallen sin. 5. Das Antreiben eines Schiffes an ein anderes. Ein altes Bremer Statut bestimmt: So welk man den anderen anzeghelt up ene drifft . . . de anzeghelinge effte de drift scal men tughen (verklaren, s. d.). Dazu das Adjectiv driftich, auf dem Wasser treibend, von Schiffen und Gütern; Bremische Urkunde von 1564: Jacob R. sy mit synem bochsprete inn ohre houwet tow gedreuen, dar her also se beide thosamende driff-

tich gewurden unde inn grundt gedreuen weren. — Abtrift, Abtreiben (nicht zu verwechseln mit Abfallen) ist zwar nicht so schlimm, wie denn überhaupt das Wort drift seiner schlimmsten Bedeutung nach und nach verlustig gegangen ist und jetzt eigentlich nur noch den Sinn von Bewegung hat, indessen ist doch etwas Unangenehmes, weil nicht genau Berechenbares dabei. Abtrift entsteht nämlich wenn ein Schiff beim Winde segelt; dann kann die Richtung der Fortbewegung nicht ganz gleich der Richtung des Kieles sein, es wird stets etwas nach Lee (s. d.), nämlich nach der Seite hin abgetrieben, nach der der Wind weht. Daher bei Notierung des gesteuerten Kurses stets ein gewisser Bruchteil eines Kompaßstriches nach mutmaßlicher Schätzung als Abtrift in Rechnung gebracht werden muß. — Die Abtrift wird auch der Leeweg genannt. (s. Lee).

**abwracken**, s. Wrack.

**Ache,** die. Hochdeutsches, wohl nur mundartlich gebrauchtes Wort; die Ache, oft auch der Achen, niederdeutsch ak und aak, französisch aque, acque. — Früher hießen am Rhein hochbordige Boote mit flachem Boden so, in denen der Rheinwein nach Holland gebracht wurde. Jetzt kann man am Rhein jedes beliebige Ruderboot „Ache“ nennen hören. In Ostfriesland heißt but-ak ein kleines Boot zum Buttfang. In Holland aak eine Art von Lastschiffen mit plattem Boden, eine „Kölnische“ aak. Es ist unser allbekanntes Nachen mit abgefallenem N. Dieses selbst ist freilich in seiner Abstammung noch zweifelhaft. Kluge läßt die Verwandtschaft mit dem lateinischen Worte navis, bezw. den Übergang des indogermanischen nav — in das germanische naq — dahin gestellt. Doornkaat steht nicht an, nicht nur ein abgefallenes n anzunehmen, sondern meint, es sei auch vor dem n noch ein s abgefallen, wie lateinisch nix aus snix entstanden sei. Dann böte die Abstammung aus der Wurzel snu, bewegen, laufen, eilen, fließen, schwimmen und treiben sehr wenig Schwierigkeit, und es wären zugleich auch die beiden Bootsbezeichnungen Schnicke und Schnacke und der Schiffsname Schmacke erklärt, (ostfriesisch smak, holländisch smakk, englisch, schwedisch smack) wovon französisch semaque, italienisch semaca, spanisch, portugiesisch zumaca kommen, „ein Seeschiff oder Frachtfahrzeug mit flachem Boden, was vorne und hinten sehr voll und rund gebaut ist und neben dem Hauptmast (aus einem Stück) hinten auf dem Heck

noch einen kleinen Besahn-Mast hat". Dann wäre das Wort auch mit dem ostfriesischen snake, snak, Schlange, englisch snake verwandt, entweder wegen der Gestalt oder der Bewegung.

**Achtknoten,** Knoten in Gestalt einer 8; wie dergleichen Knoten geknüpft werden, ist einem, der nicht in die Geheimnisse des „Splissens und Knotens" eingeweiht ist, schwer verständlich zu machen.

**achter, achtern** steht allgemein im Niederdeutschen an Stelle des Hochdeutschen after. **hinter, hinten.** Im Altniederdeutschen, z. B. noch im Heliand, hieß es auch after, aber im 9. und 10. Jahrhundert brach sich die Lautverschiebung von f in ch Bahn, vergl. Luft mit lucht, Kraft und Kracht, Graft mit gracht. — Als Präposition, als Adjektiv, als Adverbium, stets bezieht sich achter oder achtern auf das Hinterteil des Schiffes, allein oder in Zusammensetzungen. Hier einige der wichtigsten. **Achterebbe,** die letzte Zeit der Ebbe, und achtervlot, die letzte Zeit der Flut, kommen an der Nordseeküste nachweislich schon um das Jahr 1400 vor. **Achtersteven** (s. Steven) ist schon 1548 bei Kilianus Duffläus zu finden, der puppis bald mit achtereynde, bald mit achterkasteel, bald mit achtersteven wiedergibt. Wenn ein Schiff sich rückwärts bewegt weil die Segel „back" (s. d.) stehen, so wird nicht ohne Galgenhumor gesagt: „wir segeln über den Achtersteven"; wofür man auch sagen kann, „over stür", oder noch kürzer aber weniger fein „achterärs", welcher Bezeichnung die alte französische Redewendung culer ziemlich genau entspricht, um 1700 bei Aubin vorkommend. In Westfalen (Woeste) kommt ächteraers für rückwärts im Allgemeinen vor, vergl. die Redensart: „dat get ächteraers as de hane krasset," wie denn daselbst auch von einem, der zwei Fliegen mit einer Klappe schlägt, gesagt wird: „vör bitt hä, ächter schitt hä", von einem Bauer hergenommen, der Birnenessen und seinen Behuf verrichten zu vereinigen wußte. — Die hintere Last (s. d.) im Schiffe heißt **Achterlast;** ist es hinten zu schwer beladen, so ist es **achterlastig** (welches Wort man in der Gegend von Groningen zur Bezeichnung eines gewissen Dranges anwendet). Bekanntes Kommando: „Alle Mann **achteraus!**" wenn die Mannschaft eines Kriegsschiffes sich auf dem **Achterdeck,** das sie nur dienstlich betreten darf, versammeln soll. — Auf größeren Schiffen hat der Kommandant außer einer mehr offiziellen Vor- noch eine mehr

private **Achterkajüte.** — Edda: aptr, rückwärts, hinten, wieder, zum zweiten Male. Beówulf: äfter, darauf, nachher, zurück, in Folge; im Angelsächsischen blieb das f unverschoben und ist so ins Englische übergegangen.

**Admiral,** der. „Von gewalt, Amt und Befelch eines General Obersten, den man auff dem Wasser oder Meer Admiral pflegt zu nennen," schreibt 1565 Leonhart Frohnsperger, „Bürger zu Ulm", in seinem Buch „Von Kayserlichen Kriegßrechten etc. etc.: „Erstlich, wo ein Herr selbs nit bey dem fürgenommen Krieg sein kann, wil oder wer, der mag oder soll an statt sein, ein fürtrefflichen, erfahrnen, geübten, dergleichen der dazu von hohem stammen, oder sonst ehrlichs geschlechts geboren, zu einem Obersten über alle Schiff und Hauffen, zu Roß und Fuß, Geschütz, Munition und was dern notturft mehr erheißt, haben, ordnen und dem Kriegsvolck fürsetzen etc. etc." Noch bis in das 17. Jahrhundert hinein bedeutet das Wort Admiral ganz allgemein einen Befehlshaber zur See; titelhaft ist es erst vor etwa 250 Jahren geworden. Wir unterscheiden: Admiral mit dem Range eines Generals der Infanterie, Vize-Admiral mit dem eines Generallieutnants, Kontre-Admiral mit dem eines Generalmajors; zusammenfassend werden alle drei als Flaggoffiziere bezeichnet, weil sie das Recht haben, als Zeichen ihrer Kommandogewalt eine Admiralsflagge zu hissen. —

Das Wort hat eine lange Geschichte. Seine Abstammung aus dem Arabischen ist unbestritten. Nur fragt es sich, ob es bloß aus amir oder aus amir-al-bahr entstanden ist. Letzteres heißt Befehlshaber zur See, ersteres bloß Befehlshaber. Insofern wäre die Abstammung von amir-al-bahr entschieden vorzuziehen, wenn nur nicht die älteste Form des Wortes im Spanischen, das es uns übermittelt hat, almiraje **de la mar** hieße, hernach almirante de la mar. Wenn almiraje und almirante aus amir-al-bahr entstanden wären, dann hießen sie ja schon allein für sich, ohne das de la mar, Befehlshaber zur See, da man sich aber veranlaßt sah, um einen Befehlshaber zur See zu bezeichnen das de la mar hinzuzufügen, so folgt daraus, daß almiraje oder almirante für sich allein noch nicht Befehlshaber zur See bedeutete, also nicht aus amir-al-bahr, sondern aus dem einfachen amir entstanden war, da man doch annehmen kann, daß in alten Tagen die Spanier arabisch genug konnten, um zu wissen, daß al-bahr = de la mar war.

— Zwar spricht wegen der Endung al in Admiral der erste Eindruck für die Ableitung aus amir-al-bahr, denn sie klingt arabisch genug. Es stellt sich aber bei näherem Zusehen heraus, daß das al in der Endung mit der arabischen Genitivpartikel al gar nichts zu tun hat, denn in der ersten Zeit der Übernahme aus dem Arabischen fehlt das al am Schlusse ganz, es ist also nicht mit übernommen worden. Die Endung des Wortes hieß vielmehr zunächst echt spanisch aje (almiraje) und verwandelte sich hernach, offenbar in Anlehnung an die geläufigen Endungen von commandante und imperante, ebenfalls in ante (almirante). Daß ein l zwischen a und m gelangt ist, so daß zuerst der Anfang des Wortes so lautete wie jetzt der Schluß, al, hat vielleicht in einer unbewußten Huldigung an die arabische Herkunft seinen Grund, das l hat sich aber kein allgemeines Bürgerrecht zu erwerben gewußt, nicht einmal im Spanischen selbst, wo neben almirante sich immer wieder auch amirante findet. — In diesen beiden Formen ging das Wort auf die Wanderschaft. In der Provence machte man amirat, dann amirant, daraus; im Altfranzösischen amirant. In Italien nahm es zuerst die Form almiraglio an, assimiliert in ammiraglio, ausgesprochen ammiralio. Nun ward es ins Mittellateinische übersetzt: amiratus. Von hier aus erklärt sich die Entstehung der Anfangssilbe ad. Man brachte amiratus mit admiror in Verbindung, etwa mit dem Gedankengang, daß ein Admiral ein — nicht etwa wunderlicher, sondern bewundernswerter Mann sei, wie denn wirklich im Jahre 1508 Admiral mit „ein wunderer des Meeres Oceani", 1534 mit „verwunderer des Meeres" übersetzt ward. Aus admiratus, wie das Wort nun hieß, bildete man in Erinnerung an ammiraglio die weitere Form admiralius, welche sich bequem an bekannte Wörter wie general und official anpaßte; daraus ist endlich durch Wegfallen der Endung ius unser heutiges Wort Admiral entstanden. —

Für die Abstammung aus dem bloßen amir spricht auch der Umstand, daß in der Tat das Wort Admiral in seinen verschiedenen Durch- und Übergangsformen nur im Allgemeinen zur Bezeichnung eines Befehlshabers, ohne Bezugnahme auf die See, im Gebrauch war; der Fürst der Sarazenen hieß so; der Emir von Babylon wird im 13. Jahrhundert in dem nach einer altfranzösischen Quelle bearbeiteten Gedichte „Flore und Blancheflur" so genannt; sogar der deutsche Kaiser zur Zeit der Troubadoure. Es wird

behauptet, durch die Sicilianer und Genuesen sei das Wort zu seiner jetzigen Bedeutung gekommen, wie auch, daß es durch die Kreuzzüge aus der Levante gekommen sei. Sicher ist, daß in Spanien 1246 Ramon Bonifaz aus Burgos vom König Ferdinand dem Heiligen zuerst mit der Würde eines almirante im Sinne von Seebefehlshaber bekleidet wurde. Er war also der erste **Admiral.** Lange blieb daselbst die Admiralswürde bei dem Hause Enriquez; später wurde der Infant Don Felipe damit bekleidet. — In Frankreich wurde das Amt dem Florent de Varenne 1270 beigelegt. Bis dahin hieß auch der Befehlshaber einer Flotte capitaine. „La charge d'Amiral supprimée en France l'année 1626 fut rétablie en faveur de M. le comte de Vermandois l'an 1669, aiant été suppléée pendant cet intervalle, par la charge de Grandmaître, chef et Surintendant de la navigation et commerce de France qui demeura éteinte, par la mort de M. le duc de Beaufort, arivée la même année 1669." (Aubin). Im 18. Jahrhundert war die höchste Admiralswürde bei dem Hause der Herzöge von Penthièvre erblich unter dem Titel „Amiral de France," „das ist Generalissimus der Flotten und Vorsteher des ganzen Seewesens". — In den Vereinigten Niederlanden war der Erbstatthalter Admiraal Generaal, die Würde war im Hause der Prinzen von Oranien erblich und konnte selbst auf den weiblichen Stamm fallen. — In England kommt admiral schon 1300 in Robert of Gloucester's chronicle vor. 1632 ward der Posten eines Lord high admiral mit der Kommandobefugnis über die ganze britische Marine geschaffen. Der Herzog von York, der spätere König Jakob II., bekleidete ihn eine Zeit lang. Sonst ist er selten besetzt gewesen. — Im Mittelniederdeutschen hieß das Wort amiral, ammiral, ammeral, war aber so wenig titelhaft, daß in den Tagen der Hansa ein und derselbe Mann bald ammeral bald scypper = Schiffer genannt wurde. Bei Kilianus (1548) sehen wir zwei Versuche, das Wort ameral zu erklären, neben einander her laufen. Er übersetzt es einmal mit praefectus, dominus, patronus, ohne von der See zu reden, und leitet es von dem uralten deutschen Worte ambaht, ambacht = Amt ab, indem er Ammann, Amtmann als Übergangsglied in Anspruch nimmt. Sodann aber übersetzt er es auch mit archithalassus, praefectus maris, praefectus classis, und kommt richtig darauf: arabice amir, rex, sive imperator. — Beinahe sieht es so aus als ob dem Verfasser der

„Durchläuchtigsten Seehelden" noch etwas davon vorgeschwebt hätte, daß Admiral ursprünglich, dem Arabischen entsprechend, nur einen Befehlshaber überhaupt bedeutete, denn er berichtet, Sultan Soliman habe den Chaireddin Barbarossa zum „See-Admiral" ernannt. Er hatte zwar zur See keine Seide gesponnen, „der Groß-Herr hat ihn dennoch mit einem sehr guten Gesichte empfangen (wol wissend, daß alles mehr dem abwechselnden Glück, als seinem Versaumnuß, oder dem Mangel seiner Tapferkeit und Anführung zuzuschreiben) und hat ihn in Vergeltung seines guten Willens, und in Erkändtnis seiner Tapferkeit und Anführung, zum See-Admiral gemacht". . . Über die Aufnahme des Wortes ins Hochdeutsche sagt Kluge: „Erasmus Alberus und Dasypodius 1540 und Frisius 1541 kennen es noch nicht; Amiral findet sich 1561 bei Maaler, 1570 bei Hadr. Junius Nomencl, 1582 bei Golius Onomast., Admiral 1562 bei Crusius Gramm. Schon Henisch 1616 bevorzugt die Form Admiral." — Der Merkwürdigkeit halber sei angeführt, wie weit man mit Erklärungen vorbeihauen kann. Das Groot Nederduitsch Taalkundig Woordenboek von Weiland schreibt, Admiral komme „van het oude ital. miraglio dat den spiegel van het schip beteekent; dewyl hier voorheen de plaats des bevelhebbers was, en hy zyn bevelen al miraglio gaf." —

„Der Admiral" wird auch oft kurzweg gesagt, wenn man das Admiralsschiff, das Flaggschiff meint. „Wir folgen im Kielwasser des Admirals." „Durchläuchtigste Seehelden": „Die Schiffe waren: Amsterdam groß 400 Last als Admiral, und hatte 237 Mann auf, 20 Metalline und eiserne Stücken Geschütz. Delft der Vice-Admiral war gleichfalls 400 Last groß, mit 242 Köpffen bemannt". . .

Auch ist Admiral eine nicht nur im Scherze, sondern in vollem Ernste dienstlich gebrauchte Bezeichnung für Pütze (s. d.) = Eimer. Sie stammt offenbar noch aus der Zeit wo man statt Admiral noch Ammeral sagte und statt Eimer Ammer. Wie leicht konnte ein scherzhafter Matrose darauf verfallen, einmal statt ammer ammeral zu sagen, und das bürgerte sich hernach so ein, daß niemand mehr etwas dabei fand; Eimer, Emmer, Ammer, Ambar, amphora.

**Admiralität** hieß bis etwa vor zehn Jahren die oberste kaiserliche Marine-Behörde, als Oberkommando und Verwaltung noch in einer Hand lagen, in der Hand des „Chefs der Admiralität."

Die Behörde ist aufgehoben, nur der Titel **Admiralitätsrat** ist geblieben. **Admiralitätsanker** s. Anker.

**Ahoi!** Der Ruf mit dem ein Schiff oder ein Boot angerufen wird, „Schiff ahoi! Boot ahoi!“ Man muß sich hüten tiefere Bedeutungen suchen zu wollen wo keine sind. Das Wort ist eine einfache Interjektion, weiter nichts, gebildet und gewählt von dem Bedürfnis weithin gehört zu werden. Im Englischen heißt es to hail a ship. Das hat man wol übersetzt: einem Schiffe Heil zurufen; ist aber auch nur eine Interjektion und hat mit Heil nichts zu schaffen. Niederdeutsch halen, anhalen; es ist im Grunde dasselbe Wort wie das im Hochdeutschen so häufig gebrauchte holen. Das heißt niederdeutsch auch halen. Die Bedeutung der zu Grunde liegenden Wurzel ist: einen Ton oder Laut von sich geben; tönen, rauschen, lauten, schreien, rufen, hallen, Hallo machen, durch Halloschreien jemanden herbeirufen, näher kommen machen, also herbeiholen, man könnte sagen: einen herbeihalloen. — Auch der Ruf Gut Heil! oder All Heil! hat mit Heil nichts zu tun, sondern ist eben nur ein Ruf, ein Zuruf, ein Gruß, eine Interjektion. Ebenso der alte Schlachtruf der freien Friesen: „Eala fria Fresena!“ Auch hier hat man eala mit Heil übersetzen wollen, da es doch nur eine Interjektion ist, wie die angelsächsische Übersetzung von Luc. VII. 14: „Jüngling, ich sage dir, stehe auf!“ mit „eala geonge aris!“ beweist. — Wird bei Dunkelheit ein auf ein Kriegsschiff zukommendes Boot mit ahoi! angerufen und die Antwort lautet nein! nein! so ist kein Offizier im Boot; ja! ja! so ist ein Offizier oder im Offizierrang Stehender darinnen; wird der Name des Schiffes geantwortet, so ist der Kommandant im Boot; heißt es: „Flagge“! so kommt ein Flaggoffizier (Admiral).

**Ahming,** die. Auch kurzweg die Ahm genannt, bedeutet dieses Wort das vorn und hinten am Schiff angemalte Maß, welches den Tiefgang desselben anzeigt; beruht nach Kluge auf mittellateinischem Worte ama, Gefäß, Weinmaß, griechisch ame, lat. ama, Feuereimer. Im Mittelhochdeutschen wurde, wie in Mond, das a zu o, daher das neuhochdeutsche Ohm. Im Mittelniederdeutschen hieß es ame und bedeutete „das bei der Obrigkeit aufbewahrte (gewöhnlich kupferne) Richtmaß, nach welchem die im Verkehr zu gebrauchenden Meßgefäße geprüft und alsdann mit einem Zeichen ihrer Richtigkeit vom Eichmeister versehen

wurden". Auch dieses Zeichen hieß ame; die Thätigkeit des Eichmeisters amen; hochdeutsch ahmen; daher das Wort **nachahmen,** das einzige von der Sippe, das uns in der Umgangssprache geblieben ist und alle Tage gebraucht wird: „nach Maßgabe eines Musters sich ähnlich ausdrücken oder betragen". Dieses Nachahmen hieß lange Zeit einfach ahmen. — Das Wort Ahming ist in Gefahr durch **„Tiefgangsmarke"** verdrängt zu werden; es wäre schade, man könnte dann auch ebenso gut Ausschlammungs-Maschine anstatt Bagger oder Holzglättungsinstrument anstatt Hobel sagen.

**„Alle Mann!"** Das Kommando demzufolge jeder an Bord, der an Manövern mit „Alle Mann" oder an der „Alle Mann-Musterung" teilzunehmen verpflichtet ist, an Deck, beziehungsweise an der ihm angewiesenen Stelle anzutreten hat, sei es, daß das Manöver zur Übung geschehe, sei es, daß eine Bö so stark einsetzt, daß ihr die Wache nicht gewachsen ist, daß ein „Mann über Bord" fiel oder sonst eine Arbeit zu tun sei, die alle Hände (engl. „all hands"!) erfordert, z. B. wenn ein Schiff auf einem Korallenriff auffährt und nun alsbald die Bemühungen beginnen, wieder loszukommen; da heißt es dann abwechselnd „Alle Mann an Steuerbord" und „Alle Mann Backbord", „Alle Mann voraus", „Alle Mann achteraus". — Im Binnenlande rednerisch und dichterisch sehr oft, aber selten seemännisch ganz richtig gebrauchte Wendung; oft hört man „Alle Mann auf Deck!" sagen, was an Bord nicht gesagt wird, wo es bloß „Alle Mann!" heißt, allenfalls noch: „Alle Mann auf!", dann wird aber jedesmal hinzugefügt: „Klar zum Manöver!"

**am Winde** segeln heißt so viel wie „beim Winde" segeln. Richtig am Winde liegen oder beim Winde segeln heißt so steuern, daß bei richtiger Segelstellung, bei welcher die unteren Segel etwas weiter angebraßt werden als die oberen, der Wind so weit von vorne einkommt, daß das Vorliek des Großoberbramsegels sich eben bewegt, oder, wie der Seemann sagt, killt (s. d.), dann stehen die übrigen, niedrigeren und größeren Segel alle voll Wind, weshalb auch beim Kreuzen das Kommando gegeben wird: „Voll Segel halten" oder „voll und bei". Wird zu hoch am Winde gesteuert, so besteht die Gefahr, daß man „eine Eule fängt", daß das Schiff „durchdreht".

**An Bord.** In dieser Wendung zeigt sichs besonders deut-

lich wie pars pro toto, Bord für Schiff gebraucht wird. An Bord gehen, an Bord sein, sich an Bord befinden, Bordkommando, Bordaufenthalt, Bordleben, Bordessen, Bordkleidung u. s. w. Bei diesen und unzähligen anderen Zusammensetzungen kann man für Bord Schiff einsetzen ohne den Sinn zu ändern. Das Signal für diejenigen, die an Bord gehören, daß sie an Bord kommen sollen, weil das Schiff in See zu gehen beabsichtigt, ist eine blaue Flagge, genannt **„der blaue Peter“.**

**Anholen.** Wenn beim Bootssegeln beim Winde gesteuert werden soll, so muß der zu Luvart sitzende Bootssteurer das Großsegelsschothörn (s. Schothörn) möglichst nahe, oder wie der Seemann sagt möglichst hart, an sich heranbringen; was geschieht, indem er die Großsegelsschot **anholt.** — Bei Rahesegeln müssen, wenn vor dem Winde gefahren wird, beide Schoten angeholt werden, damit das Segel möglichst steif steht und seine ganze Fläche in möglichster Ausdehnung dem Winde darbietet. Schon Kilianus (1547) hat das Wort, und zwar gebraucht er die Wendung: anhaelen het seyl; aber er übersetzt das falsch mit stringere vela, es muß heißen pandere vela.

**Anbrassen** s. brassen.

**Anker,** der. Lehnwort aus dem Lateinischen, ancora. Plinius schreibt die Erfindung des Ankers den Tyrrheniern zu. „Aber schon die Griechen hatten vervollkommnete Anker mit Armen und Zähnen daran, die in den Grund fassen konnten“, die daher oft geradezu odontes, dentes, Zähne genannt wurden. Sehr früh, lange vor dem Jahre 1000 unserer Zeitrechnung, ist das Wort ins Deutsche übernommen worden, denn schon im „Béowulf“ finden wir ancor und ancor-bend = Ankertau. Das ältere, einheimische Wort für die Sache hieß im Althochdeutschen senchil und senchilstein. Die Bedeutung ist ohne Weiteres jedem klar, der etwa einmal in der Magellanstraße die Pescheräh-Frauen (die da alle Arbeit tun müssen) ein Boot durch Versenkung eines an einem Tau befestigten Steines „verankern“ sah. Nach dem Bericht der ältesten Schriftsteller gebrauchten die ersten Völker anstatt der Anker nur Körbe voller Steine und Säcke voller Sand, die sie an Taue gebunden in die See warfen. Auf solche Weise banden die Helden auf dem Argo ihr Schiff an Felsen oder warfen an Stricke gebundene Steine ins Meer, um sich damit festliegend zu machen, solcher simplen Anker bedienen

sich auch noch heutzutage manche Völker, bei denen die Schifffahrt noch in ihrer Kindheit ist". Übrigens geschieht solches auch bei anderen Völkern, man kann es selbst bei deutschen Bootsführern oft genug sehen.

Die althochdeutsche Form war ancher. Indessen scheint das Wort im Althochdeutschen doch noch nicht allgemein bekannt gewesen zu sein, wenigstens lesen wir in einer Bemerkung zu einer um das Jahr 1000 geschriebenen Übersetzung des Boëthius de consolatione philosophiae: „anchorae daz sint suarin isen". Das hätte nicht gesagt zu werden brauchen, wenn man es als allgemein bekannt hätte voraussetzen können. — Merkwürdig ist die Wandlung des Geschlechtes. Im Lateinischen ist das Wort weiblich, im Hochdeutschen männlich, der Seemann aber gebraucht es gerne sächlich.

Teile eines Ankers: Der Schaft, das Kreuz, die Arme mit den Händen, Spaten, Schaufeln oder Pflügen, der Ankerstock, durch das obere dünnere Ende des Schaftes gesteckt, das Auge mit dem Schäckel d. h. der Röring. (s. d.)

Man unterscheidet nach ihrer Gestalt, ihrer Konstruktion oder ihren Konstrukteuren: Admiralitäts- oder Normalanker, Inglefieldanker, Hallanker, Martinsanker, Trotmannsanker, Smithanker, Porteranker, Rodgeranker, Schirm-, Pilz-, Schild- oder Minenanker, Dregganker. (s. d.)

Nach Art der Verwendung unterscheidet man Buganker, Heckanker, Warpanker, Rüst- oder Reserveanker, Not- oder Pflichtanker, (s. Pflicht) Bootsanker.

Siehe auch Katten, Fischen, Schweinsrücken, Baxterlagerung.

**Ankerboje,** die. Da das vor Anker liegende Schiff schwoit (s. schwoien), d. h. sich unter dem Einfluß des Windes oder Stromes um seinen Anker herumbewegt, also seinen Ort des Öfteren wechselt; da es aber nötig ist, stets zu wissen, wo der Anker liegt, so wird ehe derselbe zu Wasser gelassen wird eine Boje (s. d.) an ihm befestigt; die schwimmt dann über ihm auf dem Wasser, zeigt seine Lage an und heißt Ankerboje.

**Ankerdobber,** der.

**Ankerflott,** das.

**Ankerkogert,** der. Alle drei Wörter bezeichnen einfachere Vorrichtungen mit demselben Zwecke, der heutzutage hauptsächlich der Ankerboje zugewiesen ist, die Stelle wo der Anker liegt

kenntlich zu machen. **Dobber** ist ein schwimmendes Stück Holz, das seinen Namen daher hat, daß es im bewegten Wasser stets in Bewegung ist, immer mit den Wellen hin und her, auf und nieder geht. Im Ostfriesischen kommt das Wort in der Form Dubber = Stößer vor, im niederländischen heißt das Zeitwort dazu dobbern, ostfriesisch dubbern, Frequentativum zu dubben, zur Wurzel dhu, sich heftig bewegen, gehörig.

**Flotten** kommen gewöhnlich und hauptsächlich bei Fischernetzen vor. So heißen die runden Holz- oder Korkstücke rings um das Netz herum, die es flott (s. d.) d. h. schwimmend erhalten.

**Kogert** dürfte mit Kogge (s. d.) zusammenhängen, sei es, daß etwa die Kriegskoggen der Hansa zuerst solche Vorrichtung führten, sei es, daß das Zeichen in Gestalt einer Kogge aus Holz oder Kork geschnitten war, sei es, daß das Wort mit Kogge zusammen auf die Muschelgestalt zurückgeht. Jedenfalls ist das Wort alt und stammt aus der Zeit der Koggen, denn in dem „ältesten Stadt-, Schiff- und Landrecht Hamburgs“ steht die gesetzliche Verordnung: „unde licht enich anker sunder douwer efte kogert, unde schade aff queme, den schall he half beteren.“ (307,5, herausgeg. v. Lappenberg, vergl. Schiller und Lübben, II, 513.)

**Ankergrund,** der. Die Stelle wo man zu Anker gehen kann. Wenn der Grund daselbst die geeignete Tiefe hat, nicht zu weich (schliekig, s. d.) zum Festhalten des Ankers ist, wenn er rein, d. h. ohne Klippen ist, so heißt er guter Ankergrund. —

Es liegt auf der Hand, daß alles, was auf das wichtige Geschäft des Ankerns Bezug hat, in der Gedankenwelt und demgemäß auch in der gewöhnlichen Umgangssprache des täglichen Lebens der Seeleute und Küstenbewohner auch am Lande eine große Rolle spielt. So ist der Anker das Sinnbild der Hoffnung geworden, auch bei Binnenländern, so spricht ein alter Seemann auch „am Wall“, daß er irgendwo vor Anker gehe, so heißt es von einem ungeschickten Menschen, er sei wie ein Anker, der immer ins Wasser komme und doch nicht schwimmen lerne und im Friesischen (vergl. Halbertsma, Lex. Fris.) wird das Wort Ankergrund bildlich so gebraucht: „Lien him nat; daer is nin ankergroun“, borg ihm nicht, er kanns nicht wiedergeben. — Im Mittelalter (Seebuch, 1400) sagte man: „dar is gud anckerholt“; ein Grund, der den Anker gut „hält“.

**Ankern,** zu Anker gehen. Das ganze seemännische Ankermanöver wird damit bezeichnet, von dem Kommando an: „Klar zum Ankern“ bis zum Ausbringen der Fallreepstreppe. Im Jahre 1400 ist im Niederdeutschen ancker setten bezeugt, auch wohl kurzweg setten. Besonders auch Wagenaer, 1588, und die „Beschriving van der Kunst der Zeevaerdt“, 1673, gebrauchen setten oder setzen für ankern.

**Anlaufen** s. Anlegen.

**Anlegen.** Ein **Boot** legt an. Von seegehenden Schiffen sagen Seeleute nicht, daß sie anlegen im Sinne von „irgendwo ankommen“. Es wird im Gegenteil als unseemännisch belächelt und höchstens einer Dame verziehen, wenn sie fragt: „Legen Sie auch in Montevideo an?“ schon weil man daselbst gar nicht „anlegen“, sondern nur ankern kann. Wird ein Hafen vorübergehend besucht, so heißt es ihn anlaufen; „wir laufen Singapore an“. Wenn man den Bestimmungshafen nennen will, sagt man: „Das Schiff geht nach Rio“ . . . „ist unterwegs nach Newyork“, „ist bestimmt nach Kalkutta“, „segelt (auch von Dampfern) nach, oder besser noch: **auf** Valpareiso, fährt auf Yokohama“. Englisch: bound for . . . und das kommt nicht etwa von to bind, binden, so daß das Schiff mit gebundener Segelordre führe, sondern heißt eigentlich boun. Das d ist angehängt entsprechend dem d in sound, von sonus; isländisch buinn, von bua, bearbeiten, vorbereiten, fertig machen, verwandt mit „Bauer“.

Willing wie sought your shores, and hither bound
The port so long desired at length we found.

Dryden.

Am Bestimmungsort angekommen, geht das Schiff vor Anker, legt sich längsseit einer Pier oder Kaje (Quai) oder „macht fest“ an einem Bollwerk, einem Dükdalben, einer Boje. Wird ja das Wort anlegen gebraucht, so geschieht es mit dem Akkusativ: „Das Schiff legt an **das** Bollwerk an“, während ein Boot an **dem** Bollwerk, an der Treppe, an dem Fallreep anlegt.

**Anliegen.** „Was liegt an?“ Diese Frage bedeutet dem Sinne nach dasselbe wie: „Welcher Kurs wird gesteuert?“ Nur wird erstere mit größerer Genauigkeit und Bestimmtheit gestellt, etwa vom Kommandanten im Sinne der Beaufsichtigung, wenn er sich vergewissern will, ob der befohlene Kurs auch wirklich gesteuert wird, was, wenn das Schiff beim Winde segelt, nicht immer

möglich ist. Das Wort erklärt sich aus der Einrichtung des Kompasses, dessen Scheibe in Striche eingeteilt ist und der an seinem festen Teile einen Strich hat, nach dem gesteuert wird. Der dem zu steuernden Kurs entsprechende Strich der beweglichen Kompaßscheibe muß „anliegen" d. h. an dem Strich liegen, genau dem Strich gegenüber liegen, der an der unbeweglich mit dem Schiff verbundenen Kompaßdose angebracht ist und die Richtung des Kiels angibt. — Französisch: „ou as-tu le cap?"; wohin ist der Bug, der Schnabel, oder wie der Seemann lieber sagt, die Nase gerichtet?

**Anluven** s. luv.

**Anmustern** s. mustern.

**Anracken** s. Rack.

**Anschlagen.** Mit der Glocke oder der Trommel ein Zeichen zum Beginn eines allgemeinen Schiffsdienstes geben, anschlagen zur Musterung, zu „Klar Schiff", zum Gottesdienst.

**Ansegeln.** 1.) Das Ansegeln, die Eröffnung der Segeljahreszeit beim K. „Yachtklub" zu Kiel.

2.) einen Hafen, einen Leuchtturm, ein anderes Schiff ansegeln, ihm segelnd nahen. Früher sagte man „antun", sich dem Lande nähern, in Sicht von Land kommen, soviel wie:

**Ansteuern.** Ist das Fahrwasser unbekannt, ist anzunehmen daß die Karten ungenau sind oder hat man sonst Grund besonders vorsichtig zu sein im Ansegeln einer Küste oder Hafeneinfahrt, so schickt man ein Boot dem Schiffe voraus, das Fahrwasser auszuloten; dieses Verfahren nennt man, weil dabei die Wassertiefe festgestellt wird: **Antiefen.**

**Arbeiten.** Der Seemann personificirt sein Schiff gerne. Darüber hat sich der Dichter und Reichsministerialrat Wilhelm Jordan in einem Etatsvorschlag für die ehemalige deutsche Flotte so ausgesprochen: „Das Schlimmste aber ist, daß auf dem Dampfer wie schon oben angedeutet, kein vollendeter Seemann ausgebildet werden kann. Denn seine Segel sind nur Nebenkraft und selbst bei voller Bemastung und Takelung läßt sich die feinere Segelführung, die das Schiff zugleich durch die Leinwand steuert, daß es, wie das Pferd der bloßen Führung am Halse, dem leisesten Winke gehorcht, auf dem langgestreckten und rudergelenkten Dampfschiff niemals gründlich erlernen. Darum ist es auch dem Seemann ein toter, äußerlich bewegter Körper, dem nicht er,

sondern der stets mit scheelen Augen angesehene Maschinist und der mißachtete Heizer gebieten, während ihm sein Segelschiff zum lebendigen Wesen wird, mit dem er bald durch eine geistige Zuneigung verwächst. Und dies in jeder Schilderung des Seelebens als sein innerster Kern, als sein höchster Reiz hervortretende eigene Verhältnis, das es dem Matrosen notwendig macht, sein Fahrzeug als Feminium zu denken und benennen, ist keineswegs bloß ein schöner Flitter des Seeberufs: es ist von der höchsten praktischen Bedeutung, es bildet ein Hauptfundament der Seemannsehre, und wo es fehlt, da ist der Gehorsam und die Pflichttreue bis zur Wagnis des Lebens für die Erhaltung des Schiffes bloß ein abstraktes Gebot. So seltsam sich eine solche Hinweisung auf ein so feines und phantastisches psychologisches Moment in Gesellschaft der trockenen Zahlen einer Budgetvorlage ausnehmen muß, kann ich doch nicht umhin, es als einen Hauptgrund mit geltend zu machen für die Notwendigkeit, baldmöglichst auch einige Segelschiffe auf den Stapel zu stellen".

Eine Personification ist es auch, wenn gesagt wird: „das Schiff arbeitet", d. h. es bewegt sich schwer in stürmischer See. Es liegt dann auch nahe, die dabei unvermeidlichen Reibungs- und andere Geräusche als Seufzen, Ächzen und Stöhnen zu bezeichnen.

Daß Arbeit, wie Doornkaat gemeint hat, aus der Vorsilbe ar und dem althochdeutschen Zeitwort peitjan, gebieten, kommen soll, will nicht einleuchten, schon weil in deutschen Mundarten Arbeit vielfach Arwed heißt, mit dem Ton auf dem ganz langen A und sehr kurzem e, (angelsächsisch earfod, earfede) und das bedeutete doch eine gar zu starke Tonverschiebung. Man hat auch an die in aro, ich pflüge, liegende Wurzel, also an die erste aller Arbeiten, die Feldarbeit, gedacht („im Schweiße deines Angesichts sollst du dein Brot essen"), allein ein anderer Gedanke liegt näher: In uralten Tagen überließ der freie Deutsche alle Arbeit dem Unfreien. Daher liegt in dem Worte Arbeit, das mit altslovenisch rabu = Knecht, mit böhmisch rabota = Arbeit, Knechtsarbeit und mit dem vorgermanischen orbho = Knecht, zusammenhängt, leider nicht der Begriff freier, fröhlicher Mannesarbeit, sondern der der seufzenden Knechtesarbeit, der Mühe, der Beschwerde, der Not, und der ist auch in der Redewendung „das Schiff arbeitet" vorhanden.

**Armada,** die. Das spanische Wort für Kriegsflotte kommt meines Wissens im Deutschen zum ersten Male vor in dem 1565 zu „Frankfurt am Mayn“ erschienenen Buche von Leonhart Frohnsperger: „Von Kayßerlichen Kriegßrechten Malefitz und Schuldhändeln, Ordnung und Regiment“ x. x., aus welchem ein Abdruck der die Kriegsführung zur See betreffenden Abschnitte in der Marine-Rundschau, 1898, 2. Heft mit seemännischen Anmerkungen erschienen ist.

**Arsenal,** das, aus dem Arabischen dar-azzana, Werkhaus, unter Carl V. und durch den damaligen lebhaften Verkehr der Deutschen mit Italien und Spanien zu uns gekommen, wie Armada (s. d.) und viele andere Mittelmeerwörter. Werkhaus erinnert an die eigentliche Bedeutung von Werft (s. d.). Nach Roeding (1794) begriff man zu seiner Zeit unter dem Namen Arsenal nicht allein die Gebäude, in welchen alle zur Ausrüstung einer Flotte erforderlichen Sachen aufbewahrt werden, sondern auch die Werftstellen, wo solche verfertigt werden, als Reepschlägereien, Segelmachereien, Stückgießereien, Ankerschmieden, Bäckereien, Schiffszimmerwerfte u. s. w. Er schreibt: „Die ältesten Arsenäle, wovon wir Nachricht haben, sind diejenigen, welche der König Salomo anlegen ließ. Eins derselben befand sich zu Joppe für seine Schiffe auf der mittelländischen See, und das andere zu Eziongaber, welches für seine Schiffe auf dem Roten Meer bestimmt war. Die Griechen und Römer hatten ebenfalls Arsenäle, wovon der letztern ihre sich zu Ravenna, Misena und Frejus, am Pontus Euxinus, am Rhein und an der Donau befanden. (Thucid. lib VII. Sueton in August. c 49, Tac. Annal. lib IV). Das berühmteste von allen See-Arsenälen ist jetzt das Venezianische, wo sogar Linienschiffe unter Dach liegen“.

**Auf und nieder,** ein der Seemannssprache — auch im Holländischen (op en neer), Dänischen (op og ned) und Schwedischen (up och ned) eigentümlicher, aber die Sache sehr deutlich und anschaulich treffender Ausdruck für die Richtung in der sich ein Gegenstand befindet, die wir senkrecht oder lotrecht nennen, die Rahe ist „auf und nieder“ (zum Aufhissen), der Anker ist „auf und nieder“, d. h. er hängt frei am Krahnbalken, bereit entweder fallen gelassen oder gekattet zu werden. (s. Katten).

**„Auf Riemen!“** Kommando beim Bootsrudern, veranlaßt die Bootsruderer, ihre Riemen mit dem Blatt so hoch aus dem Wasser

zu nehmen, daß sie in der Richtung der Duchten (s. d.) frei in die Luft hinausragen, und sie in dieser Lage, genau ausgerichtet, so lange zu halten, bis das Kommando „Ruder an!" kommt. Es geschieht teils zur Minderung der Fahrt, teils als Ehrenbezeugung für Offiziere, während für Kommandanten und Flagg-Offiziere „Riemen hoch!" kommandiert wird, worauf die Riemen senkrecht „auf und nieder" gehalten werden.

**Aufbänken.** Wenn aus irgend einem Grunde eine Zeit lang kein Dampf gebraucht wird, die Maschine aber doch bereit sein soll, baldigst wieder in Gebrauch zu treten, so werden die Feuer unter den Kesseln aufgebänkt, d. h. klein gemacht, dadurch daß man sie nicht über den ganzen Rost ausgebreitet brennen läßt, sondern in Gestalt einer schmalen Bank aufhäuft, doch so, daß sie in kurzer Zeit wieder ausgebreitet und zum vollen Brennen gebracht werden können.

**Aufbrassen,** s. brassen.

**Aufduven,** s. lenzen.

**Aufentern,** s. entern.

**Auffangen,** greifen, fassen, festmachen (skr. pàça, Strick, weil dieser „faßt!"). Die seemännische Bedeutung ist: etwas festbinden, was lose ist, aber nicht lose sein soll und sich nicht bewegen darf. Offenbar ist das Wort in Gebrauch gekommen im Gedanken an ein sich bewegendes, im Winde oder von der Bewegung des Schiffes hin und her schlagendes Tau, das man zu fangen, zu erhaschen suchen muß; das ist die erste Bedeutung von auffangen. Aber zur Tätigkeit des Fassens gehört die des Haltens, daß das Tau nicht wieder schlagen kann; das wird verhindert durch Festbinden, welches die zweite Bedeutung von auffangen ist. Die hat sich dann dahin erweitert, daß man auch nichtschlagendes Tauwerk auffängt; wenn z. B. Deck gewaschen werden und das an Deck aufgeschossene Tauwerk nicht im Wege sein und nicht naß werden soll, wird es aufgefangen, d. h. zusammengebunden und hoch gehängt. Von hier aus ist der Begriff noch weiter und zwar so ausgedehnt worden, daß auffangen ganz allgemein für aufhangen gebraucht wird, so daß man, wenn die niederdeutsche Form opvangen dem nicht entgegen wäre, auf den Schluß kommen könnte, es müßte auffangen dasselbe wie aufhangen sein.

**Auffrischen** ist dasselbe Wort das auch das Neuhochdeutsche gebraucht, wenn es sagt: „Der Maler frischt das Bild auf," nur daß es hier transitiv gebraucht wird, während es im Seemännischen intransitiv ist: „Der Wind frischt auf". Frisch ist etwas, das eben erst entstanden ist, frisches Obst, frisches Gemüse. „Es frischt auf" heißt also: es kommt ein neuer und zwar stärkerer Wind auf, es fängt stärker an zu wehen.

**Aufgeien.** Vermittelst der Geitaue, Bukgordinge und Nockgordinge die Segel unter die Rahen holen, damit sie festgemacht werden können. Das Wort kommt nur in der Seemannssprache vor, niederländisch opgyen, schwedisch giga up, dänisch gige, gie op; die Etymologie ist unter geien gegeben.

**Aufhissen,** s. hissen.

**Aufholen.** Der Unterschied zwischen aufholen und aufhissen wird schwerlich ganz genau festgehalten werden können. Sie bedeuten beide dasselbe, nur der seemännische Sprachgebrauch entscheidet, wo das eine, wo das andere Wort anzuwenden ist. Im Allgemeinen muß jedoch gesagt werden, daß aufholen sich — von den Fällen, in denen es sich um einen **Aufholer** handelt, abgesehen — auf die allereinfachste Tätigkeit mittels eines allereinfachsten Werkzeuges, nämlich eines schlichten Taues bezieht. Wenn z. B. einem Manne im Mars ein Teertopf hinaufgegeben werden soll, so läßt er ein Tau herab, der Topf wird daran befestigt und dann **holt** er ihn Hand über Hand **hinauf;** hier könnte man nicht von aufhissen sprechen. Doch darf man darum nicht denken, daß einer immer oben ist, wenn er „aufholt"; wenn z. B. irgendwo ein Aufholer geschoren ist, der durch einen oben befestigten Block an Deck läuft oder eine Talje darstellt, so kann von unten aus aufgeholt werden, und dafür kann man ebenso gut auch aufhissen sagen, wie beim Aufholer eines Stagsegels, Rackaufholer, Brokaufholer, Dempgordingsaufholer. Beim Stückpfortenaufholer wird man indessen seiner ganzen Beschaffenheit nach nur von aufholen, nicht von hissen sprechen.

**Aufklaren.** 1. Gleich „sich aufklären", hell werden, besser Wetter werden. „Es klart auf", es wird schön. 2., „Klar Deck" machen d. h. nach einem Manöver wieder alles aufräumen, wegbringen was im Wege ist, und alles so in Stand setzen, daß es zu einem neuen Manöver gebrauchsfähig ist. Das Kommando

heißt „Deck aufklaren“. 3., Überhaupt: Ordnung machen, aufräumen. Siehe klar.

**Aufkommen,** eigentlich in die Höhe kommen, zu Macht, Ansehen, Einfluß, Stellung und Geltung kommen; neu auf der Bildfläche erscheinen und näher kommen; seemännisch: „Das eine Schiff kommt dem anderen auf“, es fährt schneller, holt es ein; dann: nach gelegtem Ruder wieder auf die alte Ruderlage kommen, überhaupt sagt man, wenn ein Schiff dem Ruder gut gehorcht: „es kommt vor seinem Ruder auf“.

**aufmachen,** in der Verbindung „Dampf aufmachen“, heißt Dampf erzeugen und bereit halten, damit auf gegebenes Kommando die Maschine angehen könne. Dampf „aufmachen“ kommt nicht etwa daher, daß ein Absperrventil aufgemacht, geöffnet würde, ist auch nicht in dem Sinne gebraucht in dem der verlorene Sohn sagte: „ich will mich aufmachen und zu meinem Vater gehen“; auch nicht wie man sagt „eine Ware hübsch aufmachen“, zurichten, zurechtmachen, sondern „Dampf aufmachen“ ist falsch geschrieben, es muß heißen „„Dampf auf!“ machen“, so wie man sagt „„Alle Mann!“ machen“ oder: „wir machen „Anker auf!““ Das Kommando heißt: „Dampf auf“. Wenn das ausgeführt ist, dann hat das Schiff „Dampf auf“. Man kann aber eben so gut sagen „das Schiff liegt „**unter** Dampf““. Die Präposition „auf“ ist also nicht so genau zu nehmen; man könnte sonst an das Aufsteigen des Dampfes beim Sieden des Wassers denken.

**Aufkreuzen,** s. kreuzen.

**Aufkrimpen,** s. krimpen.

**Aufscheeren,** vergl. **scheeren.** Wenn ein seemännisches Manöver zu Ende ist und „klar Deck“ gemacht wird, so wird das laufende Tauwerk „aufgeschoren“, d. h. zu neuem Manöver in Ordnung gebracht (s. aufschießen). Aufscheeren ist also der Teil des Deckaufklarens, der sich auf das Tauwerk bezieht. Das letzte Kommando z. B. beim Wenden war früher nicht „Klar Deck“, sondern „Scheert auf die Taue“. — Aufscheeren bedeutet auch so viel wie aufkommen, ein anderes Schiff einholen, ihm längsseit kommen.

**Aufschiessen,** im Hochdeutschen im Sinne der Seemannschaft nicht gebräuchlich, kommt vom althochdeutschen sciozan, fortschnellend bewegen. Eine solche Bewegung machen die Matrosen, wenn sie bei „Klar Deck“ das laufende Gut aufklaren,

aufscheeren oder aufschießen. Man unterscheidet: mit der Sonne, gegen die Sonne, segelklar, in Scheiben, in Buchten aufschießen.

**Aufpentern.** Das was jetzt Krahnbalken heißt (und auf Kriegsschiffen auch bereits „im Verschwinden gepeilt“ wird) hieß früher Penterbalken: der vorn am Schiffe außenbords quer abstehende Balken an dem der Anker frei auf und nieder hängen kann. Das Substantivum Penterbalken ist veraltet, aber das Zeitwort aufpentern ist geblieben: den am Penterbalken oder vielmehr Krahnbalken hängenden, aufgekatteten (s. katten) Anker mit dem Penterhaken fassen und mit der Pentertalje an das Schiff heranholen und festmachen. Mittelniederdeutsch pin, niederländisch penn, ostfriesisch penne, niederdeutsch penn heißt Pinne (s. d.), Pflock, Zapfen zum Festhalten, zum Festmachen. Davon dürfte das Zeitwort, das ja festmachen bedeutet, weitergebildet sein. Das t ist das ostfriesische Einschiebe-t vor n in Diminutivformen; so wie aus Anna Antje, so wird aus penn pentje gemacht und davon pentjern, pentern gebildet sein.

**Aufschricken,** s. schricken.

**Aufstoppen,** s. stoppen.

**Auftakeln.** Mit der Takelage (s. d.) versehen, ein Schiff seemännisch zurüsten. Auch in übertragenem Sinne: aufputzen, nicht nur im Munde der Seeleute, Immermann im „Münchhausen“ spricht von einem „ganz blümerant aufgetakelten“ Fräulein. Man erzählt sich einen Scherz, der von keiner geringeren Stelle als von der allerhöchsten stammen soll. „Warum ist im Englischen Schiff stets weiblich und auch im Deutschen ein männlicher Schiffsname weiblich gebraucht („die Moltke“)?“ „Weil es so viel kostet es aufzutakeln“.

**Auftun.** „Die Küste tut sich auf“ heißt sie kommt in Sicht, bildlich gesprochen wegen des allmählichen Höherkommens, Heraufkommens des angesteuerten Landes; wohl auch im Gedanken daran, daß sich irgendwo eine vorerst dem Auge noch nicht sichtbare Einfahrt öffnen, auftun wird.

**Auftoppen,** s. toppen.

**Auftuchen,** ein Tuch, Kleid (s. d.), Segel, einen Teppich, eine Flagge zusammenlegen, zusammenrollen. Wenn eine Flagge kunstgerecht „aufgetucht“ ist, so kann sie aufgetucht vorgehißt werden, um erst auf ein gegebenes Kommando alsbald ausgerissen zu werden und sofort auszuwehen.

**Aufziehen.** „Segel aufziehen“ ist in der heutigen Seemannssprache nicht mehr geläufig, man sagt dafür Segel setzen, aufholen, hissen etc. etc., es scheint aber früher eine sehr gangbare Redewendung gewesen zu sein, da dieselbe in übertragenem Sinne im Neuhochdeutschen weit verbreitet ist: „Alle Segel aufziehen“ um etwas zu erreichen, alle Minen springen lassen, etwas mit allem Eifer und allen Mitteln betreiben; neuerdings: etwas mit „Volldampf“ betreiben.

**Auge,** das. Jede in ein Tau gemachte künstliche Schlinge, auch eine runde Öffnung in einem Handwerkszeug, im Ankerschaft, in einem Bolzen, daher Augbolzen; eines Stags Auge ist der Teil des Stags der um den Top des Mastes liegt. Immer ist die Erklärung aus der bildlichen Redeweise gegeben. Auch sonst gebräuchlich, wo irgend etwas nur von Ferne einem Auge ähnlich sieht: Fettauge, Pfauenauge, Punkt auf dem Würfel, Loch im Hammer für den Stiel. Ochsenauge hat eine doppelte Bedeutung; seemännisch bezeichnet es eine kleine, runde Fensteröffnung; gastronomisch das was man gewöhnlich Spiegeleier nennt. — Augplatte und Augsplissung erklären sich hiernach von selbst.

**„Aus dem Ruder laufen“** ist eine in engem Fahrwasser, in Kanälen und Flußläufen sehr gefährliche, in ihren Ursachen noch kaum ganz aufgeklärte Erscheinung. Sie zeigt sich (nach Dick und Kretschmar, Handbuch der Seemannschaft) sowohl bei Schraubendampfern als auch bei Raddampfern und Schleppzügen und charakterisiert sich dadurch, daß ein seitlich der tiefen Fahrrinne fahrendes Schiff plötzlich scharf nach der tieferen Seite des Fahrwassers hinüberscheert und in dieser Bewegung auch durch Ruderlegen hartgegenan nicht oder wenigstens nicht sofort aufgehalten werden kann. Fällt in diesem Fall nicht sofort ein Anker oder kann man der Drehbewegung nicht sofort durch verschiedenen Schraubengang wirksam entgegentreten, so läuft das Schiff in der Regel auf dem gegenüber liegenden Ufer auf. Auch können unter solchen Umständen leicht Kollisionen stattfinden.

**ausfahren.** 1. = ausreisen, das Schiff ist auf der Ausfahrt, gleich Ausreise, ein Gegensatz zu Heimreise.

2. transitiv: eine Leine, eine Trosse ausfahren, deren eines Ende an Bord des Schiffes bleibt. Das andere Ende wird in einem Boot an irgend eine Stelle gefahren um es da an einer Boje, einem Poller, einem Spill festzumachen. Wird dasselbe

dann weiter an einem andern Poller festgemacht, so heißt diese Tätigkeit verholen. Über das Verholen eines Schiffes s. **verholen.**

**Ausfracht,** s. Fracht.

**Ausguck,** der, nicht bloß seemännisch sondern auch sonst im Reich gebraucht für den Ort, von wo aus einer Ausschau hält, für die Tätigkeit des Ausguckens und für den Mann der ausguckt, (letzteres ähnlich wie der Posten, die Schildwache, das Frauenzimmer, der Hof gebraucht). Doch ist das Ausgucken nicht auf den Ausguck beschränkt, „sie hat sich schier die Augen ausgeguckt nach ihrem Liebsten." Die „Gucke" heißt in Süddeutschland das Tuch, das die Mädchen und Frauen bei Feldarbeit so weit über den Kopf gezogen haben, daß sie nur eben noch herausgucken können. Der Ort hieß in alten Zeiten Wart oder Luginsland, welch letzteres Wort heute noch als Ortsbezeichnung vorkommt (Worms). Niederdeutsch Kieken, s. Kieker. Im Allemannischen heißt gucken lugen und in der österreichischen Marine dementsprechend der Ausguck· Auslugg, (s. Dabovich, nautisch. techn. Wörterbuch).

**Ausholer,** der, ist ein laufendes Tau das etwas ausholt, oder vielmehr mit dem etwas ausgeholt wird. Ein Gaffelsegel wird mit dem Ausholer so geholt, daß es sich bis zur Nock der Gaffel oder bis zur Nock des Besansbaums ausdehnt, ausbreitet, ausspannt. Auch der Klüver hat seinen Ausholer, das Gegenteil des Klüverniederholers. Sogar der Klüverbaum kann einen Ausholer haben, durch den er nach außen geschoben wird; hier vertritt dann der Ausholer die Stelle dessen, was bei den Stängen Windreep heißt.

**ausklarieren,** s. verklaren und klar.

**auslegen.** Auf das Kommando „leg aus!" laufen die vorher aufgeenterten und bereit stehenden Matrosen nach Steuerbord und nach Backbord auf die Rahe hinaus und legen sich da mit dem Leibe auf die Rahe, die Füße in die Pferde (s. d.) stellend, den Rücken nach hinten, den Kopf und den Oberkörper nach vorn geneigt um, auch ohne sich mit den Händen festzuhalten, das Gleichgewicht zu behalten.

**Ausleger** heißt ein bewegliches Bugspriet oder ein beweglicher Besan zum Ein- und Ausholen; auf Wangerog utliger.

**Auslieger.** 1. ein Schiff das „draußen" liegt oder fährt als Küstenwachtschiff.

2. die eigenartige Vorrichtung der Südseeinsulaner bei ihren Booten, die sich gleichsam als ein zweites, kleineres Boot neben dem Hauptboot darstellt, mit ihm fest verbunden zur Verhütung des Kenterns. Durch zahlreiche aus der Südsee mitgebrachte, von dortigen Fischern verfertigte Modelle ist diese sinnreiche Einrichtung bei uns bekannt geworden.

**auslothen** s. lothen.

**ausösen** s. ösen.

**ausscheiden,** aufhören mit einer Arbeit, aufhören zu reden u. s. w., ein sonst im Deutschen in diesem Sinne ungewöhnliches Wort. Man sagt wohl „aus einer Gesellschaft oder einem Verein ausscheiden", „einen Fall aus der Verhandlung ausscheiden" u. s. w. „Ausscheiden mit Zeugflicken", „ausscheiden mit Deckwaschen", „ausscheiden mit Unterricht" u. s. w. im Sinne von aufhören ist aus dem Niederdeutschen in die Seemannssprache gekommen, und zwar nicht in dem Sinn, daß etwa ein Einzelner aus der Reihe der Zeugflickenden ausscheiden solle, sondern daß das ganze Zeugflicken ein Ende zu nehmen habe. Doch ist auch hier der Begriff **trennen** der ausschlaggebende: wenn die Leute sich vom Deckwaschen trennen, so bedeutet das eben das Aufhören des Deckwaschens. Vergl. **scheitern.**

**ausscheeren** s. scheeren.

**aussegeln.** 1. in See gehen.

2. ein Schiff aussegeln heißt schneller fahren als es, es ein- und überholen (also mehr wie ihm „aufkommen"). Man kann auch den Wind aussegeln, das müßte aber eigentlich ausdampfen heißen, denn es wird gesagt wenn der Wind von hinten kommt und das Schiff unter Dampf so viel Fahrt macht, daß der Wind nicht zu spüren ist, weil man vor ihm herläuft.

**Aussenhaupt** s. Schleuse.

**Aussenschot** s. Schot.

**auswehen** s. auftuchen.

**Aviso,** der, engl. advice-boat, franz. barque d'avis, ital. barca d'avviso, span. und portug. yaque de aviso. Vom lat. visum gesehen, altital. viso, provençalisch, altfranz. vis, Gutachten, Nachricht, Anzeige; also ein Nachrichtenschiff.

**Axiometer,** der. Eine Vorrichtung aus der am Standorte des Kapitäns oder wachhabenden Offiziers, ohne daß das Ruder sichtbar ist, doch ersehen werden kann, wie dasselbe liegt,

d. h. ob es **richtig** liegt, vom griech. axioo, ich halte für wahr, für richtig.

**Azimuth,** der. Der Bogen des Horizontes, welcher zwischen dem Mittagspunkt und dem Scheitelkreise des Sterns enthalten ist; arabisch as-semuta, die Wege.

---

# B.

**Baas,** der. Seemännisch wird das Wort hauptsächlich in der Verbindung Heuerbaas gebraucht, den Mann zu bezeichnen, der es als Geschäft betreibt, unbeschäftigten Matrosen eine Heuer zu vermitteln. Auch Schlafbaas kommt im seemännischen Sprachgebrauch vor für Quartiergeber oder Logiswirt. Sonst wird das Wort Baas gebraucht um das zu bezeichnen, was man im Hochdeutschen einen „Kerl" nennt. Althochdeutsch faths, Herr, Vorgesetzter; sanscr. patir, Herr; indogermanische Wurzel pa, schützen, erhalten, wovon unser „Vater". Insbesondere hat das Wort jetzt den Sinn „Meister", Handwerksmeister. In Westfalen: akesbas = Flußschiffer, Bootsmann. Bei Kilianus heißt das Wort baes, er sagt: „Sicambri regem suum Basan sive Basanum solent appellare, anno ut scribit Tritemius, ante Christum natum 284." Dieffenbach: „mittellat. vassus = Diener; daher vasallus, vasletus, valetus = valet, kymr, gwas = Knabe, Diener; Breizonnek: gwaz = Mann. Gaedhelisch: uasal = elevé, excellent. Daher basus = Hauptmann, Krieger, Ritter im Capitol. Carol.

**Back,** die. 1. Der vorderste, erhöhte Teil des Schiffes.

2. Ein Gefäß, rund, flach, aus hölzernen Dauben, von hölzernen oder eisernen Reifen zusammengehalten, mulden- oder kummenartig aussehend; als Eßback, Spülback, Speiback im seemännischen Gebrauch; sonst auch noch Regenback, Wasserback.

3. Adverbium. „Das Segel steht back", d. h. der Wind füllt es von der verkehrten Seite, von vorn anstatt von hinten.

4. Backbord, die linke Seite des Schiffes von hinten aus gesehen und gerechnet, und zwar die ganze linke Seite von hinten bis ganze vorne, nicht etwa nur wie Weigand zuerst fälschlich gemeint hat, „die linke hintere Seite des Schiffes." So genau der

treffliche Mann in seiner geliebten Wetterau Bescheid wußte, so fern lag ihm die See. Lebte er doch in einer Zeit, in der eine Denkschrift über eine zu gründende preussische Kriegsflotte die denkwürdigen Worte gelassen aussprechen konnte: „Da das Wasser bekanntlich nicht unser Element ist.“ . . . . Es ist auch leicht zu verstehen und demgemäß zu verzeihen, daß dieser Irrtum entstanden ist. Offenbar hatte ein Kundiger ganz richtig gesagt: „Backbord ist die linke Seite von hinten gesehen“ und daraus konnte ein Fernstehender leicht „linke hintere Seite“ machen.

5. Backschaft, die Genossenschaft derer die zu einer Back, zu einer Eßback natürlich, gehören; besonders heißt aber auch noch Backschaft derjenige, welcher in der Back das Essen aus der Kambüse herbeischafft.

6. Backstag. Ein Stag das nicht wie die andern abwärts, sondern rückwärts, backwärts läuft. Daher: Backstagsbrise, ein Wind der fürs Segeln der allergünstigste ist. Er weht in der Richtung des Backstags, also etwa in einem Winkel von 45° die Längsachse des Schiffes treffend.

Es liegt dieser ganzen Sippe eine Wurzel zu Grunde, die bewegen bedeutet, und zwar „sich biegend, krümmend bewegen.“ Die gemeinsame Bedeutung der genannten sechs Wörter ist also: etwas Gebogenes, Gekrümmtes, Rundliches, Rundes. Es liegt auf der Hand, daß hieraus sich ein sehr reichhaltiger Wortschatz entwickeln mußte. Nach Dieffenbach kommt daher das kymrische bach, gälisch bac = Haken. Nach Kluge kommt das Wort Bauch von einer Wurzel biegen, (allerdings wohl kaum als „biegsame Stelle“, sondern eher als „gebogene“, runde Stelle). Im Niederdeutschen heißt Back der (gekrümmte, gebogene) Rücken. Von der Rundung dürfte auch althochdeutsch bacho, altfranzösisch bacon, englisch bacon, Speckseite, Schinken kommen, (entsprechend Bache das (weibliche) wilde Schwein). Daß Backe noch das ganze Mittelalter hindurch auch in Deutschland Schinken bedeutete, erhellt aus der reizenden Geschichte, die Simrock, Mythologie, 6. Aufl. S. 333 von dem Backen am roten Turm zu Wien erzählt. In einer Urkunde des Königs Jaroslav Jaroslawitsch von Nowgorod (Nogarden) vom Jahre 1269 wird gesagt, daß der lodienman, der Mann der die lodie, das Leichterfahrzeug, führt, für eine Fahrt die Newa auf und ab „enen baken“ zur Beköstigung haben solle. — Im Angelsächsischen finden wir die

Form bäc = dorsum und bäcling = retrorsum. In der Edda bedeutet bakfall das Rückwärtsfallen, die Rückwärtsbewegung des Oberkörpers beim angestrengten Rudern. Im Einzelnen ist zu den genannten sechs Wörtern zu bemerken:

Zu 1. Die Bezeichnung Back für den vordersten Teil des Schiffes ist vielleicht von dem niederdeutschen bek = Schnabel beeinflußt, wegen der Nähe des Schiffsschnabels, des rostrums; doch genügt zur Erklärung ein Hinweis auf die da vorne besonders starke Biegung (s. Bug) des Schiffes. Die Wurzel bleibt überall dieselbe. Auf und unter der Back vor dem Fockmast ist die eigentliche Heimat des Kriegsschiffsmatrosen; hier fühlt er sich frei, hier darf er sich gehen lassen; „hier bin ich Mensch, hier darf ichs sein“, wenigstens in der Freizeit.

Zu 2. „Zehn Minuten vor acht Glas, Zeit zu Backen und Banken“, soll, als seiner Zeit der neue Chef der Admiralität General von Caprivi zum ersten Male an Bord eines Kriegsschiffes war, ihm gemeldet worden sein, und er soll diese Meldung mit einem liebenswürdigen Lächeln des Unverständnisses entgegengenommen haben. „Backen und Banken“ ist das Kommando, daß man am Kürzesten mit „Tischdecken und Auftragen“ übersetzen könnte, wenn der Tisch für die Mannschaften an Bord überhaupt gedeckt würde. Es bedeutet, daß die (Tische und) Bänke, die bis dahin der Raumersparnis wegen zusammengeklappt an der Decke befestigt waren, heruntergenommen, aufgeklappt und aufgestellt werden sollen und daß die „Backschaft“ mit der „Back“ zur Kambüse gehn und das Essen holen soll. In früheren Zeiten gab es keine Tische, da mußten sich die Leute so gut sie konnten zum Essen um ihre „Back“ gruppieren. Als die Tische aufkamen, war der Seemann so an seine Back gewöhnt, daß er diesen Namen ohne Weiteres auf den Tisch übertragen hat. So nennt man ja auch, durch einen ähnlichen Vorgang bewogen, die viereckigen Stücke Glas in unsern Fenstern Scheiben, wiewohl eine Scheibe doch eigentlich etwas Rundes bedeutet. Back heißt nun sowohl das runde Gefäß als auch der viereckige Tisch auf dem es steht. Halbertsma in seinem Lexicon Friesicum übersetzt das eine Mal ganz richtig bak mit „alveus, linter in qua coquus cibum nautis offert“, und das andere Mal übersetzt er das Kommando: „Kom oan'e bak“ mit: „accedite ad mensam!“ Auch sonst wohl wird im Holländischen in Anlehnung an die

Seemannssprache bak für Tisch gebraucht. „Van de bak noa't gemak is's menschen gerak.“ (Bedarf, Bedürfnis, Notdurft sagt man im Groningen'schen. Doch wußte man wenigstens vor zweihundert Jahren daselbst noch genau, was eigentlich eine Back ist, denn da ist es französisch mit plat wiedergegeben und Backsgesellen sind, „ceux qui mangent à même plat“, und zwar natürlich plat de bois. Zu dem Kommando „Banken“ ist übrigens die Verwandtschaft des Wortes in den romanischen Sprachen zu vergleichen. Bank heißt italienisch, spanisch und portugiesisch banco, bedeutet aber heute nicht mehr bloß Bank, sondern auch Tisch, Wechslertisch; daher Bank im Sinne von Geldinstitut, Bankier und Bankrott, letzteres von der dem Zahlungsunfähigen öffentlich entzwei gebrochenen Bank. Der Ursprung, ebenso wie vom französischen banc, ist deutsch. Abgeleitet ist italienisch banchetto, Bänkchen und Gasterei, banchett are Gasterei halten, bankettieren, ursprünglich „Bänke zum Gelage zurüsten“; mittelhochdeutsch benken: „Hie ward gebenket schone, tuoch unde brot uf geleit.“

Zu 3. Wenn der Wind von vorn in ein Segel weht, was übrigens nicht immer auf Unachtsamkeit, sondern dann stets mit Absicht herbeigeführt wird, wenn das segelnde Schiff seine Fahrt mindern und still liegen will, ohne daß es Segel birgt und ankert, so sind sie vom Winde nach rückwärts gerundet, und der Rücken heißt, wie gesagt, niederdeutsch bak.

Zu 4. Backbord ist ein sehr wichtiges und viel gebrauchtes Wort, namentlich darum weil das ganze Schiff nach seiner Längsrichtung in zwei große Hälften eingeteilt wird, die mit Steuerbord und Backbord bezeichnet werden, und weil alles an und auf dem Schiffe was sich doppelt, auf der einen und auf der anderen Seite, findet nach Steuerbord oder nach Backbord unterschieden wird: Steuerbord-Bordwand, Backbord-Bordwand; Steuerbord-Anker, Backbord-Anker; Steuerbord-Kutter, Backbord-Kutter; Steuerbord-Nock, Backbord-Nock; ja sogar Steuerbord-Wache und Backbord-Wache mit entsprechenden Abzeichen auf der rechten oder linken Schulter. Und dann das wichtige Kommando für den Mann am Ruder: „Backbord!“ Wir müssen daher fragen, was das Wort bedeutet und wie es aufgekommen ist.

Ein holländischer Sprachforscher hat behauptet: „De stuurman heeft de roerpen aan de regterzyde en, derwaarts gekeert,

heeft hy dus hes linkerboord achter den rug, vandaar stuur = en bakboord." Darauf antwortet aber ein anderer treffend: „Neen, de sturman heft de roerpen, nu aan de regter-dan aan de linkerzyde, al naar dat de wind van dezen of genen kant invalt, en bakboord blyft niet te min onverandert bakboord en gevolgelyk ook stuurboord, stuurboord. So weit ist das richtig. Aber im Weiteren irrt auch er. „Volgens eene vry algemeene overlevering is de vorsprong van de spreekwyse stuurboord en bakbord de volgende. De stuurlieden hadden vorheen hun verblyf in hutten, aan de regterzyde van het schip; de matroozen daarentegen in bakken (om by bepalde getale te schaften) afgedeeld aan de linkerzyde, en van daar stuur-en bakboord." Ein dritter aber stellte sich die Sache so vor: „Een stuurman met de regterhand aan het roer, en ter linkerzyde den schaftbak, om onder de hand te kunnen eten." Man braucht sich das Bild nur auszumalen um die Erklärung immer abenteuerlicher zu finden. Auch die Unterscheidung zwischen Steuerleuten und Matrosen ist willkürlich und die Behauptung, jene hätten in Hütten an Steuerbord, diese hätten ohne Hütten in Backschaften abgeteilt an Backbord logiert, ist völlig unhaltbar; als ob die Steuerleute nicht auch in Backschaften abgeteilt gewesen wären! Nein —, sondern wer einmal ein altes Vikingerfahrzeug sich angesehen und mit einiger Aufmerksamkeit auf dem Boden des Museums Vaterländischer Altertümer in Kiel geweilt hat, dem kann die Entstehung des Ausdruckes nicht mehr zweifelhaft sein. Der Steuermann saß in alten Tagen hinten im Boot rechts und steuerte mit einem pagaienartigen Riemen, den er in beiden Händen hielt, also daß beide Arme über das Dollbord hinausragten. Dabei mußte sich der Leib, — nicht der Kopf, denn der war mit dem Gesicht auf den Bug gerichtet, — ganz dem Bord, über den gesteuert ward, zudrehen und demgemäß war der Back, der Rücken des Steuernden, dem entgegengesetzten Bord zugewandt. Bei dieser Erklärung kommt auch die zweite Silbe in Backbord zu ihrem Rechte; der Steurer war ja fest an die Bordwand angelehnt.

Zuerst kommt das Wort in der Form bacbort, backbort im Seebuch (1400) vor. „Unde sal so insegelen, dat he twedeel van dem watere schal hebben an backbort van eme". — Der 1475 in Cleve erschienene „Teuthonista" hat nur bak im Sinne von Gefäß, capisterium, „eyn muede oder eyn trog, do die pherde

uss essent.“ — Cornelius Kilianus Duffläus im Dictionarium teutonico-latinum von 1548 hat backbord zwar, gibt aber eine kindliche Erklärung: „navigii sinistra pars, pars navigii quae furnum et focum continet“, also am Backbord sei der Backofen und der Herd gewesen. — Nicht unbemerkt soll bleiben, daß eine alte pommersche Übersetzung des 23. Psalms den fünften Vers (Luther: „Du schenkest mir voll ein“) wiedergibt mit: „Du givst mi een ganz bak vul.“

**Backen und Füllen,** ist ein seemännisches Manöver, das zwar in unserer Zeit des Dampfes und der Schleppdampfer nicht oft mehr gemacht wird, das aber doch dem Kapitän oder Lootsen, der es versteht, großen Nutzen bringt, indem er sich durch Backen und Füllen seiner Segel durch einen Revier oder ein sonstiges enges und gekrümmtes Fahrwasser hindurchbringen kann, vorausgesetzt, daß er die Gezeiten, die Wassertiefe, die Stromkabbelungen u. s. w. genau kennt. Es besteht darin, daß man die Segel abwechselnd „back“ (s. d.) kommen läßt und dann wieder so braßt, daß sie voll Wind werden.

**Backstag,** das, ist beim Klüverbaum das, was bei den Untermasten die Wanttaue sind, dient also dazu, dem Klüverbaum nach den Seiten zu Festigkeit zu geben. Es fährt vom Kopfe des Klüverbaums nach beiden Seiten durch die Nocken der blinden Rahe nach dem Vorschiff, wo es befestigt wird. Da Klüverbaum und Rahe einen rechten Winkel bilden, so sind sie die beiden Katheten des rechtwinkligen Dreiecks und das Backstag ist die entsprechende Hypotenuse, die in einer Richtung verläuft, die auch da, wo sie mit dem Backstag garnichts zu tun hat, doch **„backstags“** genannt wird, z. B. sagt man: „es weht eine **Backstagsbrise“** d. h., der Wind kommt in derselben Richtung auf die Segel zu, wie das Backstag von der Nock der blinden Rahe auf den Kopf des Klüverbaumes; also in der vorteilhaftesten, die es zum Segeln geben kann.

**Badegast,** der. So werden diejenigen Mitglieder der Offiziersmesse genannt, welche weder Seeleute noch Kombattanten sind: Ärzte, Auditeure, Pfarrer, Zahlmeister etc. Wie kam man dazu, ihnen diesen Namen beizulegen? Es ist vermutet worden, weil sie ein bequemes, bademäßiges Leben führen. Es mag ja sein, daß wohl ein Offizier, der nachts auf die stürmische Wache muß, denkt und sagt: ja, diese Herren, die haben es gut, die brauchen

nicht vier Stunden auf der Kommandobrücke zu stehn, die führen das reine Badeleben. Aber der Ursprung des Wortes ist doch ein ganz anderer. Das Wort hieß früher nicht Badegast, sondern Badequast, und dieses diente als Bezeichuung von Leuten, die nicht gern kämpfen wollten, und von diesen ist es übertragen auf solche, die überhaupt zu kämpfen nicht bestimmt und berufen sind.

Das Wort muß sprachlich und geschichtlich erklärt werden.

Sprachlich. Ein Badequast war im ganzen Mittelalter ein kleiner Quast oder Besen, eine Art Rute, aus Birken- oder anderen Zweigen gebunden, wie man sie zu mehrfachen Zwecken beim Baden gebrauchte. Einmal vertrat solch ein Quast in Ermangelung von Badehosen diese durch Bedeckung der Blöße. Aber der Hauptzweck war ein gesundheitlicher. Man rieb, scheuerte oder peitschte sich mit dem kleinen Besen die Haut zur Reinigung und Anregung ihrer Tätigkeit. Diese Tätigkeit nannte man quästen oder questen. Gustav Freitag erzählt eine Geschichte aus der Selbstbiographie des 1520 geborenen Stralsunder Bürgermeisters Bartholomäus Sastrow. Der hatte in seiner Jugend einmal gegen das Verbot seines Vaters gebadet. Da sprach dieser: „Habt ihr gebadet, so muß ich euch **quästen;**“ dabei ergriff er die Rute, warf dem Söhnlein die Kleider über den Kopf und lohnte ihm nach Verdienst. — Althochdeutsch questa, mittelhochdeutsch queste, Büschel von Reisig, Laubbüschel, Wedel zum Fegen und Kehren, also unser heutiges „Besen“; badequeste, badekoste, Badewedel, Badeschürze. Die das „Questen“ besorgende Bademagd, die auch riberin, die Reiberin, hieß, war nicht immer die allertugendhafteste, so daß das Wort bald einen zweideutigen Sinn erhielt. — Questenbinder = Besenbinder. Irrtümlicherweise wird das Wort Quast heutzutage sogar für Kranz gebraucht, vergl. was Jakob Grimm nach Otmars Volkssagen von einem alten Gebrauche in dem besenbindenden Dorfe Questenberg am Harz erzählt. — Bei Reuter kommt die Bezeichnung Questen für Tannenzweige vor. Teuthonista: qwast, wyqwast, Weihwedel; er gebraucht qwesten geradezu für balneare. Kilianus: quast = quispel, borstel, Kleerborstel, Kleiderbürste. Edda: Kvistr, Zweig; nordfriesisch quest, Ast, Zweig. Dänisch Kost, Laubbüschel; schwedisch quast, Besen, Wedel. Bremisches Wörterbuch: heid-queste, abgestumpfter Besen von Heidekraut zum Scheuern. Quast heißt heutzutage in der Seemannssprache jedweder Pinsel, insonderheit spricht man

von einem Theerquast, welches Wort aber auch am Lande seit unvordenklicher Zeit in Niederdeutschland in Gebrauch ist. Bei Riepe in Ostfriesland liegt ein Stück Land das Theerquast heißt, weil der frühere Besitzer seinem Ortsgeistlichen mit dem Theerquast ins Gesicht geschlagen hat und für diesen Frevel das Stück Land zur Strafe hergeben mußte.

Geschichtlich. Das Wort ist ursprünglich ein Schimpfwort gewesen; es lag der Vorwurf des Verrates und der Feigheit darin. Und zwar finden wir in zahlreichen Urkunden, daß besonders die Lübecker mit diesem Worte verhöhnt wurden. Hernach erst hat Badequast im Allgemeinen die Bedeutung eines furchtsamen Menschen empfangen. Wie das gekommen sein mag, ahnen wir, wenn wir an den doppelten Sinn des Wortes „Waschlappen“ denken, welches ja sowohl in der eigentlichen als auch in der übertragenen Bedeutung an beide Bedeutungen von Badegast, Badequast erinnert. Die Lübecker sind aber bei einer ganz bestimmten geschichtlichen Veranlassung zu dem Schimpfnamen Badequast gekommen. Im Jahre 1427 hatten sich die Hamburger und Lübecker verabredet, daß ihre Schiffe sich zum Kampfe wider die Dänen im Belt versammeln sollten. Es war ein bestimmter Tag und eine bestimmte Stunde dazu festgesetzt worden. Damit nun die befreundeten Hamburger und Lübecker sich auch im Gewühl einer zu erwartenden Seeschlacht als Freunde erkennen könnten, verabredeten sie ein gemeinschaftliches Erkennungszeichen. Dieses war ein „achter up de compannien“ steckender **Badequast,** also ein Besen, wie sie ja auch zur Bezeichnung des Fahrwassers an den Küsten ausgesteckt werden. — Aber die Hamburger erschienen eher auf dem Sammelplatz als die Lübecker. Und da die Dänen bereits zur Stelle waren, ging der Tanz alsbald los, da diese keine Veranlassung hatten, erst noch auf die Lübecker zu warten. Als es zwischen Dänen und Hamburgern bereits heiß herging, erschienen endlich auch die Lübecker. Als sie aber sahen, wie die Sache stand, dachten sie: weit davon ist gut vor dem Schuß, und machten, anstatt tapfer in den Kampf mit einzugreifen, daß sie wieder in ihre Trave kamen; „do se auerst segen, dat de sake so stunt, **steken se den badequast hynder** und leden dragen na der Trauen; und worden de Hamborger gefangen und ore schepe genamen.“ Wer will es ihnen da verdenken, daß sie auf die Lübecker wütend

waren, und sie nicht grade sehr liebenswürdig und schmeichelhaft an jene Badequäste erinnerten? Und obwohl bald darauf, 1431, die Lübecker durch die Einnahme von Flensburg jene Scharte glänzend wieder auswetzten, so ist doch ein solcher Beiname leichter erworben als wieder in Vergessenheit gebracht. Noch im Jahre 1511 „stupede ein schipper vom Amsterdam to Ryga den arent (Adler), dat lubsche wapent, mit roden.“ „Ein anderer schipper kerede den lubschen arent umb, dat hovet neden, de voete baven, und bestak sin schip mit questen vom mey (Maien, Birkenreisern) gemaket den Lübschen tho hone undt tho spotte.“

Also Badequast ist ein Schimpfwort gewesen für einen, der sich um die aktive Teilnahme an einer Seeschlacht drückte, oder überhaupt an einer Schlacht. In einem alten Spottverse heißt es:

Vord an bist ein wundderlich gast,
Du sleist hinder na mit Philippes badequast,
Nener logen deistu di schemen,
Du segst, do id scholde an ein drepend gan
Do fund man de heren hinder dem busche stan,
Dat mag di wol hebben gedromed.

In einem anderen:

Ok Bokelen fast
Du den badequast
Nu forest in dinem schilde,
Dar na bestan
Du woldest han
Den vor Marien bilde.

Von hier bis zu Leuten, deren Beruf die Führung der Waffen ükerhaupt nicht ist, war, wahrscheinlich im Anfang scherzhafterweise, kein weiter Weg. Und bald konnte man die Nichtkämpfer an Bord der Kriegsschiffe um so eher und harmloser und ohne sie zu beleidigen Badequäste nennen als nach und nach die Lübecker Geschichte in Vergessenheit geraten und die ursprüngliche Bedeutung des Wortes dem Sprachbewußtsein entschwunden war. Man hatte Badequäste an Bord ohne zu wissen was Badequäste waren. Da kam denn das Neuhochdeutsche und gewann, gerade auf den Kriegsschiffen, immer mehr Einfluß. Offenbar wurde nun Badequast als eine mundartliche, plattdeutsche Verschlechterung von Badegast angesehen, „sie haben ja auch ein so

bequemes Leben, diese Badegäste", und so hat sich das Wort Badegast eingebürgert. Um den Vorgang ganz zu verstehen braucht man nur an jene „höhere Tochter" zu denken, der Klopstock nicht fein genug war, sie schrieb „Klopfstock". —

Im Andenken an die Lübecker Quastgeschichte mag hernach in Hamburg und anderen niederdeutschen Gegenden das Schimpfwort „Hans Quast" aufgekommen sein. In dem niederdeutschen aus dem Jahre 1618 stammenden, von J. Bolte und W. Seelmann herausgegebenen Schauspiel „Hanenreyerey" schimpft einer einen anderen neben den schönen Ehrennamen Hans Schubberug, Hans Hasenkihl, Hans Kladdehack, Hans Rustefihl auch Hans Quast, und die Herausgeber bemerken hierzu: „Vgl. ndl. Kwast, Pinsel, bildlich Narr. Hans Quast kommt als Schimpfwort im Hannöverschen (s. Schambach) besonders aber auch in Hamburg vor, vgl. Schütze 2, 102 Hans Quast, alberner, närrischer Mensch. „Hans Quast vom Steendoor Settet sie Mütz up een Oor." Nach einem mir zugegangenen Schreiben eines Seeoffiziers ist das Schimpfwort auch in der Mark Brandenburg verbreitet und hat sogar noch heute in seiner Bedeutung einen Anklang an den urspringlichen Sinn, indem ein Knabe einen anderen, den er vergeblich zum Kampfe herausgefordert hat, „Hans Quast" nennt. — Daß aber Quast anstatt Gast gesagt wurde, und zwar nicht hie und da einmal, sondern oft, so daß es dem Munde des Volkes durchaus geläufig war, wird dadurch bewiesen, daß Quast in ein vielgebrauchtes Sprichwort übergegangen ist, mittelniederdeutsch: „darna man darna quast" d. h. wie der Mann ist, so wird er als Gast behandelt.

**Bagger,** der. Eine in neuerer Zeit zu immer größerer Bedeutung gelangte Vorrichtung zum Ausschöpfen von Schlick, Sand, Erde aus dem Wasser. Ursprünglich ein höchst einfaches Werkzeug, ähnlich einem Obstpflücker oder einem Klingelbeutel: an einem langen Stiel ein Ring mit einem Säckchen daran. Dieses Säckchen hieß im Niederdeutschen bag, wie noch heute im Englischen Bag einen Sack, Reisesack, Geldsack, Kornsack bedeutet. Man hat sogar heute noch in England die alte einfache Vorrichtung: „bag and spoon", „an arrrangement used in dredging for river sand, and consisting of a bag attached by the mouth to an iron hoop which is fastened to a long pole, by means of which is is sunk to the bottom of the river and dragged along

so that the bag is filled." Auch in Deutschland hat man in kleinen Verhältnissen noch immer etwas Ähnliches im Gebrauch. Das Ende des 18. Jahrhunderts erschienene sogenannte „Bremer Wörterbuch" übersetzt Bagger mit „mudder-hamen" und bemerkt dazu: „Ein eiserner Ring, woran ein Netzbeutel befestigt ist, mittelst dessen man den Schlamm aus den Wasserlösen, Wetterungen und Sielgräben ziehet;" wobei die Frage entsteht, was ein Netzbeutel sei, ein Netz, oder ein Beutel? — Auch in Holland gebraucht man dieses einfache Werkzeug noch; Halbertsma im Lexikon friesicum übersetzt baggern mit: „reti vel sacco ex panno cannabino extremitati gracilis conti (Stange) affixo coenum trahere e fundo aquae", wobei sich auch wieder die unbegreifliche Unbestimmtheit reti vel sacco findet, da der Stoff doch mit ex panno cannabino deutlich genug bestimmt ist als aus Leinwand bestehend. Also kein Netz, sondern ein Sack, niederdeutsch bag; daher Bagger.

Zuweilen wird der durch den Bagger zu Tage geförderte Schlamm, Mud, Mudder oder Schlick (s. d.) auch Bagger genannt. Das mag man als Abkürzung von Baggerschlamm (Groningen: bagger-cerde, bagger-modder) oder Bagger-Erde gelten lassen, wie ja im Ostfriesischen auch der baggel-turf kurzweg baggel heißt, aber darum hätten sich deutsche Sprachforscher doch nicht zu der Behauptung versteigen dürfen, Bagger käme daher, daß man den Bagger vom Meeresgrund herausbefördere. Das ist eine völlige Umkehrung der Tatsache, denn die geförderte Masse ist nach dem fördernden Werkzeug benannt. Das hieß, wie gesagt, ursprünglich Bag. Die damit ausgeübte Tätigkeit hieß baggern. Als nun später der Ursprung von baggern aus Bag dem Bewußtsein entschwunden war, und der niederdeutsche Name Bag nicht verstanden ward von hochdeutschen Wasserbaumeistern, aber doch das Bedürfnis nach einem Namen für das inzwischen zur Maschine herangewachsene Werkzeug sich einstellte, so kehrte man nicht etwa zu dem ursprünglichen Bag zurück, sondern bildete aus dem, aus dem Substantivum Bag entstandenen Zeitwort baggern ein neues Substantivum Bagger. Diese Neubildung ist wenigstens noch einigermaßen kurz und gut ausgefallen; was hätte werden können, vermögen wir zu ahnen, wenn wir lesen, daß in einer wissenschaftlichen Zeitschrift jemand dem das Wort Bagger fern lag, den Vorschlag machen konnte, das holländische

Wort modder-molen mit Ausschlammungsmaschine zu übersetzen. — Das Etymon von Bag ist Balg, Tierbalg, vergl. Balje, Bagienrahe, Bilge, Packetdampfer.

**Bagienrahe,** die. Die unterste Rahe am Kreuzmast, ohne Segel. Dieser letztere Umstand, daß die Rahe kein Segel hat, scheint mir, ähnlich wie bei der blinden Rahe, den Ausschlag bei der Benennung gegeben zu haben, die eine **Bettel**-Rahe bedeuten dürfte. Im Französischen heißt sie, oder hieß sie 1702 Pöbel-Rahe, la vergue de foule; zur gleichen Zeit ward sie holländisch een onnutte ree, eine onnnütze Rahe genannt: „De begyn ree is een lose en onnutte ree, behalven om de schooten van het kruis-zeil daar by van onderen uit te halen." Wir müssen auf das unter Bagger behandelte bag zurückgehen. Es hat eine weite Verbreitung, auch starke Bedeutungsverschiebungen erlebt. In die romanischen Sprachen ist es stark eingedrungen. Provençalisch bagua, spanisch baga = Packseil; altfranzösisch bague, Bündel. Davon bagage = Gepäck. Insofern nun die alten Kriegsknechte mit den Erbeuteten und Erplünderten (dem „Plunder") nicht haushälterisch umgingen, sondern es bald wieder an den Mann oder vielmehr an die Frau (Marketenderin) brachten, so ward trotz der Plünderung reicher Städte die Bagage eines Söldners als etwas Verächtliches und Geringes angesehen, und aus bagage ward bagatelle. Weil sich aber bei den Bagagenwagen nicht nur allerlei Männlein zweifelhaften Handwerks, sondern auch allerlei Fräulein zweifelhaften Rufes herumtrieben, so kam wie das deutsche Wort Hurenpack, Lumpenpack, Diebespack, so im Italienischen bagascia, in Spanien bagasa, in Portugal bagasca, in der Provence baguassa, im Altfranzösischen bagasse, bajasse auf zur Bezeichnung einer feilen Dirne. Im Niederdeutschen dagegen entwickelte sich der Sinn von bag in anderer Richtung. Das wichtigste Ausrüstungsstück eines Bettlers war entweder ein Scherben für die Bettelsuppen oder ein Sack für das Bettelbrot. Von diesem bag haben Bettelnonnen den Namen Bagienen empfangen. Nach ihnen mag — zuerst scherzhaft — die des Segels entbehrende Rahe wegen ihrer Armut genannt worden sein. Hat man doch in Holland auch eine Kuh ohne Hörner bagyn genannt, und in Westfalen heißt heute noch Begine nicht nur ein verschnittenes Schwein, sondern auch ein törichtes, unnützes Frauenzimmer. Zu Kilianus' Zeiten hieß beg-

hyne ein aschfarbener Ochse, weil die Bagienen solche Kleider trugen. In Bremen nannte man und nennt man wahrscheinlich noch eine gewisse Art von Hauben Begine, weil diese Nonnen dergleichen getragen haben. Weigand schreibt: „Adelung acht dezen naam, waarschynlykst, afkomstig van het oude begge d. i. bedelen, dewyl de Begynen voornamelyk van het bedelen bestonden," kann sich aber, trotzdem dies doch der Wahrheit sehr nahe kommt, doch nicht enthalten von einer Herzogin Begga von Brabant zu fabeln, die im Jahre 635 ermordet worden sein soll. — Im Teuthonista ist das Wort Baghyne geschrieben. Die Nonnen des Namens waren in niederdeutschen Seestädten sehr weit verbreitet, die Anwendung des Namens in übertragener Bedeutung lag daher nahe. Es heißt, nach Wagenaer, „Spiegel der Zeewaerdt", 1573, sogar ein Felsen in der Hafeneinfahrt von Brest Bagiene.

**Bai,** die, ist ein aus den romanischen Sprachen zu uns gekommenes Wort für Meerbusen. Bei Aubin, Dictionaire de Marine, 1702 baye und baie. Derselbe gibt für das Niederländische die Form baai an. Italienisch baja, spanisch baja, Hafen. Aus dem Niederländischen ins Niederdeutsche und von hier um die Mitte des 17. Jahrhunderts ins Hochdeutsche gedrungen.

**Bake,** die. „Signum secundum quod navis regitur", diese Erklärung Halbertsma's dürfte in ihrer Kürze am treffendsten die verschiedenartigen Bedeutungen des Wortes Bake zusammenfassen. Denn wie eine Bake auch aussehen und wo sie auch angebracht sein möge, ihr Zweck ist für den Seemann doch immer der, seinem Schiff weisend und warnend den rechten Weg zu zeigen. Ein sehr altes deutsches Wort, das ursprünglich noch keineswegs ein Seezeichen, Segelmarke, Feuerzeichen, Landmarke u. dergl., sondern ganz allgemein Zeichen bedeutete. Es ist mit bücken verwandt, und dieses mit biegen. Die einfachsten und ursprünglichsten Zeichen sind ja die, daß man mit dem Kopfe nickt, den Oberkörper nach vorn biegt, sich bückt oder eine ähnliche Körperbewegung macht. Jeder der auf eine größere Entfernung einem anderen ein Zeichen giebt, wird unwillkürlich dabei seinen Oberkörper vornüber beugen, und eben diese Bewegung ist das was die Alten baken oder beken nannten. Dieser Name ward dann schon früh auf eine Stange übertragen, mit der man jemandem zuwinkte (Zaunpfahl!) oder die man als ein Zeichen

für irgend etwas in den Boden steckte. Damit man diese Stange auf größere Entfernung desto besser sehe, wurde an ihrer Spitze ein Bündel Stroh oder Reisig befestigt. Noch heute stecken unsere Landleute da, wo die Polizei eine Warnungstafel anbringen würde, eine Stange mit einem Strohwisch in die Erde, und jeder weiß was das bedeutet. — Solche Baken, also Pfähle mit Reisigbündeln, haben in alten Tagen für das Signal- und Nachrichtenwesen eine große Rolle gespielt. Wenn in Friesland hohe Fluten drohten oder ein Wind nahte, dann wurde die Gemeinde zusammengerufen durch „tha Klocka an to slan, iefta (oder) tha bekena of to stekene.“ Oder die Gefahr wurde „mith boeda iefte bakena“ den Freunden kund getan. Nachts ward das Reisigbündel auf der Stange angesteckt und hieß dann Feuerbake, „vierbaeck.“ Es war den Wächtern genau vorgeschrieben, wann und in welchen Zeitabständen sie ihr Feuerzeichen zu entzünden hatten. Wie sehr aber in altfriesischen Zeiten der allgemeine Begriff von Zeichen noch galt, geht daraus hervor, daß auch das Läuten der Glocken ein baken genannt wird. Im Theuthonista (XV. Jahrh.) steht bake gleichbedeutend mit hagelkruys und bezeichnet ein zur Erinnerung an einen verwüstenden Hagel errichtetes Gedenkzeichen in Form eines Kreuzes. Im Angelsächsischen ward beácen sogar vom Kreuze Christi gebraucht, als Siegeszeichen, sige-beácen. Im Beówulf (VIII. Jahrh.) steht becn schlechthin als Zeichen; beácen heißt Feldzeichen, Feldherrnzeichen, was aber damals noch keine Flagge, sondern der am Mast aufgehißte Schild des Höchstkommandierenden war; auch kommt heofones-beácen vor, Himmelszeichen, d. h. Feuersäule. — Brennende Baken dienten als Hochzeitsfackeln im friesischen Brautzuge. — In dem oldenburgischen Saterland, jener friesischen Enclave im Moor nach dem Münsterländischen zu, wo sich viele Reste des Altfriesischen erhalten haben (gesammelt von J. U. Minßen und in Ehrentrauts friesischen Archiv veröffentlicht) feierte man noch im XIX. Jahrhundert den Dienstag Abend der Fastnacht als „Bekenseivend.“ Darüber berichtet Strackerjan („Aberglaube und Sagen aus dem Herzogtum Oldenburg“): „Wer noch beinhaft (gehfähig, also noch einigermaßen nüchtern) war, machte sich ein langes Strohbündel von 4 bis 6 Zoll im Durchmesser und 8 bis 12 Fuß Länge, das dicht und straff mit Bändern umwickelt war. Diese Beken (plattdeutsch

Baken) wurden mit Dunkelwerden angezündet, und die Leute schwärmten damit in den Feldern umher, tolle Lieder singend und wild schreiend."

Bake als Seezeichen im engeren Sinne, also nicht blos als Warnungszeichen, sondern als Wegzeichen oder vielmehr als Segelzeichen finden wir zum ersten Male in dem auf der Kommerzbibliothek in Hamburg aufbewahrten, von Karl Kloppmann, Arthur Breusing und Christoph Walter herausgegebenen „Seebuch", das um das Jahr 1400 geschrieben worden ist und zahlreiche Segeldirektionen enthält, mit Berücksichtigung der Tiden, Stromläufe, Seezeichen u. s. w. Da lesen wir: „also gy wilt segelen int Vly so sole gy den torne unde de baken over en bringen." — Dann findet sich das Wort in einer alten Chronik des Landes Dithmarschen in ähnlichem Sinne: „Im Augusto vell ein gruwlich water . . . welches allenthalben den acker und wege dergestalt verdekde, also dat men . . . pale und baken stecken moste, dat man nicht des rechten weges feilede." Kilian aber erklärt Bake schon nur mehr mit „seemerk" und nennt auch Bake das was heutzutage im seemännischen Gebrauche Boje heißt. Jedenfalls ist das Wort jetzt ausschließlich Seemannseigentum. Kluge erklärt es mit „Zeichen an der Hafeneinfahrt und zur Warnung vor Untiefen", und berichtet, daß es im Hochdeutschen zuerst von Sperander 1727 als „Leuchtturm" verzeichnet worden ist.

Ins Englische ist das Wort schon zu der angelsächsischen Zeit übergegangen und es lautet jetzt beacon. Naturgemäß spielt es in dieser Sprache eine große Rolle: „a mark or object of some kind placed conspicuonsly on a coast or over a rock or shoal at sea for the guidance of wessels." „Various hills in England got the name of Beacon from the fact of signal-fires having heen formerly lighted on them." Überhaupt scheint in England der Gedanke an Feuer oder Licht in den Begriff von beacon heute noch hineinzuspielen, denn das Zeitwort to beacon heißt to afford light or aid, as a beacon; to light up; to illumine; to signal, welch letztere Bedeutung sich mit besonderer Kraft behauptet hat, was uns das noch verwandte Zeitwort to beckon beweist, „to make a sign to another by nodding, winking, or a motion of the hand or finger". — Von beacon kommt dann weiter beaconage, eine Abgabe zur Unterhaltung der Baken. Das ward in Deutschland als juristen-lateinisches Wort beconagium

bekannt, wie die Gelehrten des Bremer Wörterbuches uns berichten, ist zum Glück aber wieder außer Gebrauch gekommen. Die Bake selbst aber ist nicht nur geblieben, sondern hat sich im Laufe der Zeit und des großen technischen Fortschrittes der Seemannschaft zu etwas ganz anderem ausgewachsen als einer sich beim Anblick eines mittelalterlichen Strohwisches hätte träumen lassen. Gibt es jetzt doch sogar Baken, in denen Nahrungsmittel, Betten, Decken für Schiffbrüchige enthalten sind, also Rettungsbaken, wie es Baken mit Richtungsfeuer, Landerkennungsbaken, Pfahlbaken, Steinbaken, Treibbaken, Signalbaken und Winkbaken gibt. — Wegen der nahen Bedeutungsverwandtschaft ist Boje zu vergleichen. Das Wort Bake hat sich so allgemeine Geltung verschafft, daß es beinahe ausschließlich herrscht, und daß alle anderen Bezeichnungen für dieselbe Sache, wie Fuse, Prikke, Steuder, Wacker, Wethe kaum mehr bekannt und höchstens noch auf beschränktem Gebiet in einzelnen Gegenden im Munde der Leute sind. — Das älteste mir zu Gesicht gekommene Bild einer Bake hat Lucas Janszon Wagenaer, Steuermann zu Enckhuysen, in seinem berühmten Buche: „Spiegel der Zeevaerdt,“ das in Leyden gedruckt, in „Amsteeredam“ in eben dem Jahre 1588 erschienen ist, in dem die „unüberwindliche Armada“ überwunden ward. Da heißt es — vergl. Tonne —: „ende aen de ander zyden op de sanden ofte platen staen gemeenlyck de Baekens met korven bouen op in deser manieren“, und ist dann eine Stange abgebildet mit einem Ball aus Korbgeflecht an der Spitze, wie man ihn auch heute noch als Sturmball etc. etc. gebraucht.

**Balje,** die.

1. Ein Wasserbehälter = Bütte.

2. Ein Wasserlauf zwischen den Watten, fahrbar auch bei Ebbe, z. B. die blaue Balje bei Wangeroog.

Französisch 1702: baille; holländisch 1702: baalie; Groningen: boalie, boalje, melkboalie, Melkeimer.

Beide Bedeutungen sind aus alten Zeiten bezeugt, indem das „Seebuch“ balge für Wasserlauf hat und der Teuthonista baly für vas, Faß. Das Gemeinschaftliche der Bedeutung ist der Begriff „Wasserbehälter“. Die Balje im Watt behält ja ihr Wasser auch bei ablaufendem Wasser, bildet also gleichsam eine Balje im Sinne von Bütte. Es ist auf das unter „Bagger“ Gesagte zu ver-

weisen. Das heute noch in England gebräuchliche bag hieß altenglisch bagge, a beggars bagge, ein Bettelsack; gälisch bag, kymrisch baich, bretonisch beach = Last, Bündel. Der Dudelsack oder die Sackpfeife heißt im englischen bekanntlich bagpipe. „The bagpipe consists of a leathern bag, which receives the air from the mouth, or from bellons; and of pipes, into which the air is pressed from the bag by the perfromers elbow.“ Was heute „a leathern bag“ ist, das war, wie bekannt, früher ein Balg, Ziegenbalg oder dergleichen. Wenn wir nun bedenken, daß im Lombardischen der Weinschlauch baga heißt, und daß Weinschläuche nichts anderes waren und sind als Bälge, so kommen wir auf Balg als Etymon zu Bag. In der Tat sind überall die ersten Säcke der Menschen abgebalgte Tierhäute gewesen. Bag ist aus Balg durch Schwund des unbequemen l entstanden. Hieß doch im angelsächsischen bag noch baelg, und im gälischen kommt neben bag auch balg vor. Natürlich wurde solch ein Balg nicht bloß zum Weintransport benützt, er diente, namentlich auch bei seegehenden Schiffen, als Wasserbehälter und Wasserbehälter ist die Balje. Das Wort wird oft auch Balge geschrieben und erinnert in dieser Schreibart noch mehr an seine Abstammung von Balg. Gotisch balgs = Schlauch, mati-balgs = Brotsack, Reisetasche, Eßsack; althochdeutsch: balg, was ins keltische als bulga übergegangen ist; Festus: „bulgas Galli sacculos scorteos vocant“. Mittelhochdeutsch: balc = Hülse (gleichsam das abgezogene Fell des Korns), Schlauch, großes Trinkgefäſs. — Um zu verstehen, wie aus Balge Balje geworden ist genügt es, an die Schreibweise im „Seebuch“ ballighe, oder noch einfacher und näher liegend an die weitverbreitete Aussprache des g wie j zu denken.

**Ballast,** der. Eine Last aus Sand, Eisen etc. die nur eingenommen wird um dem Schiffe den nötigen Tiefgang zu verleihen. — Über die Bedeutung diese Wortes ist vielerlei vermutet worden. Es sollte von Bale = Bole = Last kommen, weil es eine Last sei, die auf Bohlen liegt. Aber dann wäre jede Last Ballast, denn worauf soll sie anders zu liegen kommen als auf Bohlen? — Es sollte Back-Last, Rücklast, sein; allein, nicht jede Rücklast ist Ballast, sie kann sogar sehr wertvoll sein. Dann hat man an das keltische bal = Sand gedacht, aber nicht jeder Ballast ist Sand. Halbertsma hat sich folgender Phantasie hingegeben:

Bar-lest = saburra, ex bara, unda, et lest, onus; „saburra enim mpedit quo minus vacua navis vi undae et venti in latus prosternatur". — Und doch ist die Erklärung, auf die meines Wissens noch niemand verfallen ist, sehr einfach. Man mufs zunächst von Kriegsschiffen ganz absehen und an Handelsschiffe denken, denen alles darauf ankommt, gewinnreiche Ladung zu bekommen für Hin- und Rückfahrt. Wenn ihm das nicht gelingt, so mufs es freilich des nötigen Tiefganges wegen irgend eine Ladung einnehmen, auch solche, die hernach einfach wieder ausgeladen und als unnütz beiseite geworfen werden mufs. Das ist dann eine schlechte, böse, üble, nicht lohnende Last. Und eben darum heifst sie Ballast. Bal hieß in allen germanischen Sprachen, heifst teilweise sogar heute noch schlecht. Gotisch balvjan, einem Böses tun, ihn plagen; althochdeutsch balo, malitia, balemund, schlechter Vormund, auch palo und bale, Verderben, Bosheit, Qual, Pein (Ballast zu fahren macht den Schiffer Qual und Pein genug); altsächsisch balu, Übel, baluwerk, Übeltat, baluspraka, verderbliche, schlechte Rede; angelsächsisch balu, bealu, perniciosus, malus; altenglisch bale, malus; altfriesisch bael, böse, bael mond, baelmond, schlechter Vormund. Im späteren Friesisch finden wir baldedich, gewalt-übel-tätig, balstiurrich, schlecht zu steuern, von einem, der in seinem Zorn, seiner Wut schwer zu behandeln ist; bal-éarich ist einer der schlecht hört. Auch im Nordfriesischen (Outsen) kommt balstürig, schwer zu lenken, als sehr bekanntes Wort vor. Desgleichen in Bremen für frevelhaft, gewalttätig. In Gröningen sagt man: „doar is't bal", da ist es verkehrt, da steht es böse, da ist's nicht in Ordnung. Ein unnützes Kind heifst da geradezu ballast. Ein Junge, der nicht hören will, ist ein „Schlechtohr", „'n baloorn van 'n jong". Ähnlich heifst in Westfalen balhaerig, schlecht hörend, und zwar nicht taub, sondern schwerhörig von einem der aus Bosheit und Unart nicht hören will. — Also „unnütze Last". Das Richtige scheint schon der Teuthonista geahnt zu haben, der es mit onnutte scheepvracht wiedergibt. — Desgleichen Kilianus: bal vet. Holl. malus, inutilis, baldaed malefactum, baldaedigh maleficus; ballast: inutilis farcina, inutile onus, quo navis oneratur, ut stabilior sit. — Im Üebrigen ist die älteste Urkunde, in der ich das Wort gefunden habe, ein Hansa-Receß vom Jahre 1442.

**Banjerdeck,** das eigentlich bloß Banjer, heißt auf kleinem

Schiff mit nur einem Deck der kleine Platz vor der Kajüte wo die Leute ihre „Logis“ haben. Banje ist Diminutivum vom niederdeutschen bȧn, das nicht nur wie im Hochdeutschen Bahn einen freien Weg, sondern überhaupt eine freie Strecke, einen freien Platz oder Raum bedeutet. Also: Der für die Mannschaft freie Raum.

**Bank,** die. 1. Im eigentlichen Sinne: Bank zum Sitzen, s. Backen und Banken; Ruderbank, s. ducht. 2. Übertragen: Austernbank, Felsenbank, Korallenbank, Mudderbank, Sandbank, Nebelbank, Wolkenbank, Nagelbank (mit den Koveinnägeln s. d.) Bank wird als nasalierte Form von Back, Rücken, rundliche Erhöhung angesehen, was mit den Wörtern, bezw. Zusammensetzungen in übertragener Bedeutung nicht übel stimmt, besonders mit Sandbank, wofür man auch Sandrücken sagt. Kluge gibt einen vorgermanischen Stamm bhangi an, was der Verwandtschaft mit Back widersprechen würde, falls bhangi nicht eine vorgermanische Nasalierung der Wurzel von Back — bhag — wäre.

**Baratterie,** die. Dieses in der deutschen Marine ungebräuchliche, von Dabovich, „Nautisch-technisches Wörterbuch der Marine“ für die österreichische Seemannssprache bezeugte Wort war dem gelehrten Roeding in Hamburg vor hundert Jahren kein fremdes. „Hierunter versteht man alle Betrügereien, die von Schiffern, zum Schaden der Rheder und Befrachter, gemacht werden können. Z. E. Verfälschung und Bestehlung der Güter, oder Nebenwege, die mit dem Schiff, ohne Wissen der Rheder, gemacht werden.“ Holländisch, dänisch, schwedisch Baraterie, englisch barattery, französisch baratterie, italienisch, spanisch, portugiesisch baratteria. Diese Einmütigkeit ist auffallend. Man hat unter den Rhedern wohl übereinstimmend solches Verfahren verurteilt als eine Art von Seeraub, wollte es aber nicht geradezu Piraterie nennen und verfiel daher auf dieses ähnlich genug und doch nicht so hart lautende Wort.

**Barbetteschiff,** das, ein (Panzer-) Schiff mit gepanzerten Barbettetürmen, die wegen der darin aufgestellten Geschütze besonders starke Panzer tragen, während der übrige Teil des Schiffes leichter gepanzert ist. Der Name kommt von der heiligen Barbara, bei den Katholiken die Schutzpatronin der Artillerie; ihr zu Ehren heißt auf französischen Kriegsschiffen die Pulverkammer St. Barbe. Die heilige Barbara war eine

römische Jungfrau, die um ihres christlichen Glaubens willen den Märtyrertod erlitt, ihre Henker aber wurden vom Blitz erschlagen.

**Barbican.** Insofern deutsche Kriegsschiffsboote an der Treppe dieses Namens an der Kaje zu Plymouth anzulegen pflegen, gehört dieses Wort hierher. Im Mittelhochdeutschen hieß barbigan der Teil der äußersten Festungswerke, aus dem Ausfälle gemacht wurden. Altfranzösisch barbacane, Brustwehr mit Schießscharten. Soll aus dem Arabischen bab-kanah, a gateway, kommen.

**Bardse,** s. Bark.

**Bark,** die. Ein Segelschiff mit drei Masten, von denen die beiden vordersten Rahen, der dritte nur Schratsegel führt. In der Form Barke bedeutet es überhaupt ein Schiff oder ein Boot, namentlich, und jetzt so ziemlich ausschließlich, in dichterischer Rede. Die Erklärung bietet zwei Möglichkeiten: man denkt entweder an bark = Rinde oder man greift auf die Wurzel bhar, tragen, zurück. Fände sich das Wort nur in den germanischen Sprachen, so könnte man mit Wackernagel das altnordische barkr, Bark, mit börkr, Borke, Rinde, für nahe verwandt halten. Wie manche Naturvölker heute noch tun, so mögen in uralten Zeiten auch unsere Väter Boote aus Baumrinde verfertigt haben. Aber bezeugt ist es uns nicht, und wer die neuerdings hie und da ausgegrabenen Schiffe gesehen hat, der weiß, daß die Verdrängung des altdeutschen Einbaums durch kunstvoll zusammengefügte Holzschiffe schon nach Jahrtausenden gezählt werden kann. Üerdies haben auch alle romanischen Sprachen das Wort, und es kommt als barca bereits im frühesten Mittellatein vor; dann italienisch, spanisch, portugiesisch barca, französisch barque, (kymrisch, Breizonek und gälisch barc) wovon barge, Boot, baril und barique, Faß. — Da ist es doch das Einfachste, zumal ein griechischer Name baris für einen Kahn, besonders ein ägyptisches Nilschiff, bezeugt ist, an griechisch phero, lateinisch fero, deutsch im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet heute noch bören, zu denken, ein Wort das in sehr verschiedener Bedeutung vorkommt: gebähren, gebahren, Gebühren, Bahre, Beere, Birne, Baron, aber immer den Begriff des Tragens ausdrückt. Bei einem Schiffe, das ganz besonders zum Tragen bestimmt ist, liegt also bören näher als Borke. — Schon früh im Mittelniederdeutschen kommt die Form bardse, barse, im Seebuch 1400 bartze, bardzee

vor. Hätte man damals das Bewußtsein gehabt, einem einheimischen Worte gegenüber zu stehen und an Borke gedacht, man hätte solche sonderbare Veränderungen davon nicht vorgenommen; die ist wenigstens eher zu begreifen, wenn man annimmt, daß ein Lehnwort mundgerecht gemacht werden sollte.

**Barkasse,** die. Das größte der Schiffsbeiboote, zum Rudern und Segeln eingerichtet, manchmal auch Dampfbarkasse. — Einige Erklärungen haben es sich leicht gemacht und einfach gesagt: Barkasse von Bark, aber wie oder wo sich diese ja an sich nicht undenkbare Weiterbildung vollzogen hat, das sagen sie nicht. Das Wort hat anderen Ursprung. Vom lateinischen arca ward ein italienisches arcaccia, spanisch arcaza, Kasten, gebildet, französisch arcasse = Kastell im Hinterteil des Schiffes. An dieser arcasse war ein großer Balken, grande barre, angebracht, der (grande) barre d'arcasse hieß und als Davit diente (s. d.), nämlich zum Aufhängen, Hissen und Fieren des größten Schiffsbeibootes. Und das empfing von dem Balken an dem es hing den Namen Barkasse.

**Barkun,** der. „Barkuns sind hölzerne oder eiserne, nicht drehbare, dafür aber auslegbare Krähne, an welchen ein oder mehrere Boote klar zum Fieren aufgehängt werden können.“ Nach dieser von Dick und Kretschmer, Handbuch der Seemannschaft, gegebenen sachlichen Erklärung und nach dem, was unter „Barkasse“ nachzulesen ist, dürfte es klar sein, daß Barkun im Gedanken an barce d'arcasse gebildet, nämlich abgekürzt und mit einer neuen mundgerechten Endung, und zwar, wie ein Blick auf Pardun und andere Wörter ähnlicher Endung beweist, in niederdeutschem Sprachgebiet, versehen worden ist, denn die Bedeutung von Barkun ist so ziemlich dieselbe von barre d'arcasse. —

**Barring,** die. Barrings sind von Bord zu Bord reichende und in guter Deckshöhe über dem Oberdeck oder Aufbaudeck angebrachte Decksbalken, die häufig, namentlich bei kleineren Schiffen, noch mit einem Deck, dem Barringsdeck, belegt sind; bestimmt zum Tragen von Schiffsbeibooten und Reservehölzern etc. Ebenso wie Bark und Barre von der Wurzel bhar = tragen abstammend, sei es daß dabei unmittelbar antragen, sei es daß an barre, Tragbalken, gedacht ist; wahrscheinlich letzteres, so daß wir also das hochdeutsche Barre mit niederdeutscher Endung vor uns haben.

**Bare** = Welle, s. Barre.

**Bärme** s. Berme.

**Barre,** die, seichte Stelle vor einer Flußmündung, durch Ablagerung des vom Flusse mit sich geführten Sandes, ein Hindernis, eine Beschränkung des Aus- und Einsegelns. Schranke ist die zu Grunde liegende Bedeutung. Von der unter Bark erwähnten Wurzel bhar, tragen, kommt althochdeutsch bara, para, Balken, zunächst als etwas Tragendes, Tragbalken, sodann aber auch etwas Beschränkendes, Schranke, eingehegtes Stück Land, abgeteiltes Stück Feld. Mittelhochdeutsche barre = Schranke, Zaun, Gehege; verbarren durch Schranken versperren; englisch bar; französisch barriére, besonders aber barre, Stange, Balken, Rost, Klampe, Ruderpinne, barres de hune = Salingshölzer; und das unter Barkasse nachzulesende barre d'arcasse; barre de cabestan, Spillspaken. Keltisch bar, Ast. Spanisch barrera, davon embarazo, französisch embarras, Sperrung, Hindernis, und barricade (barricata). — Von gleicher, „tragen" bedeutender Wurzel kommt auch das niederdeutsche bar, bare, mittelniederländisch baere, niederländisch baar, Woge, Welle, Sturzwelle, Brandung; vergl. Lüpkes Seemannssprüche: „barra waegen, barra streamen", Wellen wogen, Wellen strömen"; sei es daß die Wellen tragen, sei es daß sie getragen (gehoben bewegt) werden.

**Bauchgording,** die, gewöhnlich Bukgording, oft auch noch kürzer Buggerding lautend, wie Nockgording (s. d.) Noggerding. Ein vom Winde gefülltes Segel sieht in der Mitte aus wie ein wohlgerundeter Bauch; die Taue die dazu dienen beim Segelbergen diese bauchige Stelle des Segels aufzugeien heißen Bauchgordinge. Gording, Görde, Gördel ist ein Gurt, Gürtel, Band, Riemen, irgend etwas zum Binden und Gürten, besonders Beinkleider. Die altdeutschen Frauen banden ihre Haare mit einer wida, einer Weide, auf; da ist es nicht zu verwundern wenn die Männer für Befestigung ihres Anzuges eine (schwanke, biegsame) **Gerte** verwandten; gothisch gairda, angelsächsisch gyrd, altenglisch gurd, englisch girt, altnordisch gjördh, isländisch gjörd, norwegisch gjord und gyrda. Gording im seemännischen Gebrauch wird man also am besten mit Gurttau übersetzen; also Bauchgurttau.

**Batterie,** die. Der Standort der Geschütze; ist ein eigenes Deck für die Geschütze da, so heißt dieses das Batteriedeck,

oder auch kurzweg die Batterie. Besonders aber heißt, wie am Lande, eine unter sich zu einem bestimmten Verbande gehörige Anzahl von Geschützen Batterie; Steuerbordbatterie, Backbordbatterie; auch die Gesamtheit aller Geschütze, vergl. das Kommando beim Geschützexerzieren: „Batterie halt!" — Mit Bataillon einer Herkunft, sowie mit Bataille, von battre schlagen; wahrscheinlich auch wie Bataillon Lehnwort des 30 jährigen Krieges und von der Landarmee an Bord übertragen.

**Baxterlagerung,** s. Baxterspill.

**Baxterspill,** das, eine nach dem Erfinder genannte verbesserte und vereinfachte neue Art von Spill (s. d.). Durch Trennung der Kettentrommel vom Spillkörper ist erreicht worden, daß die „mühsame Arbeit, welche früher das Legen der Kette um das Spill und das Abnehmen derselben vom Spill verursachte" erspart wird. „Das Spill ist im Moment klar zum Hieven, und auch das Abstoppen der laufenden Kette vollzieht sich in erheblich sicherer und einfacherer Weise." — „In Verbindung mit dem Baxterspill kommt in neuerer Zeit auch bei Kriegsschiffen für die Buglagerung der Inglefield und Hall-Anker, seltener für die Hecklagerung die sogenannnte **Baxterlagerung** zur Anwendung." „Diese Lagerung charakterisiert sich dadurch, daß die Anker in die Klüsen hineingehievt werden." Früher hingen die Anker längsseits. Das kommt auch jetzt noch vor, ist aber veraltet; ebenso wie das „Gang"-Spill.

**Bedaren,** zur Ruhe kommen, vom Sturm; auch von einem aufgeregten Menschen, daher bedard, beruhigt, und bedardheit, Ruhe, Bedächtigkeit. Doornkaat meint, das Wort komme nur im Niederdeutschen und Niederländischen und sonst nirgends, so weit ihm bekannt, vor. Es ist aber außerdem noch ein dänisches (bedare) und schwedisches (bedara) Seemannswort, und zwar dorten wie bei uns im Sinne von abmojen, kalmen gebraucht. Roeding: „Wenn das Wetter anfängt still und ruhig zu werden, und der Wind aufhört zu wehen, so sagt man: es bedaart." Es ist allerdings ein Wort mit auffallend geringer Sippschaft; von der Wurzel dhar, halten, haften, bleiben, abstammend.

**Befahren.** Als Zeitwort so viel wie auf etwas fahren, einen Weg, eine Straße, das Meer befahren. Als Adjektiv einen Mann bezeichnend, der viel zur See gefahren ist; oder vielmehr, wie der Seemann sagt, gefahren hat. Ist einer so befahren, daß er

das Kap Hoorn und das Kap der guten Hoffnung umschifft hat, so darf er, wie verlautet, an einigen Küstenplätzen in seemännischer Gesellschaft — beide Beine auf den Tisch legen. Einen nichtbefahrenen, unerfahrenen Seeoffizier nennt Aristophanes, wie Roeding behauptet, einen „Asalaminrium", also einen, der nicht ist wie die von Salamis.

**Befluten** „unter Wasser setzen". Alle Munitionskammern an Bord S. M. Schiffe sind zum Unterwassersetzen (Befluten) einzurichten, damit bei einem Schiffsbrande der Explosionsgefahr begegnet werden kann. Es gibt natürliche Beflutung bei tiefliegenden Munitionskammern, die unmittelbar durch Bodenventile beflutet werden können; künstliche Beflutung bei hochliegenden Munitionskammern, die durch Dampfpumpen beflutet werden müssen; und gemischte, wo beide Arten in Kraft treten, die Worterklärung ergiebt sich von selbst aus Flut (s. d.)

**Bei.** Das Kommando für die Leute am Ruder wenn sie bei dem Winde, am Winde (s. d.) steuern sollen. Wenn nicht so hart am oder beim Winde gesegelt, also nicht „gekniffen" werden soll, dann heißt das Kommando: „voll und bei!"

**Beiboote,** die, auch Schiffsboote; „jedes Schiff ist mit einer Anzahl von Booten ausgerüstet, welche die verschiedenartigsten Anforderungen zu erfüllen im Stande sein sollen. Dieselben dienen nämlich zum Verkehr der Besatzung mit dem Lande oder anderen Schiffen, zur Beschaffung von Material, Wasser, Proviant u. s. w., zum Ausfahren von Ankern und Trossen, zum Auffischen über Bord gefallener Menschen oder Gegenstände, zur Ausbildung der Mannschaft im Rudern und Segeln, als Rettungsmittel für die Besatzung bei Schiffsunfällen, bei Landungszwecken zum Aus- und Einschiffen des Landungskorps, zum Ausloten unbekannter Fahrstraßen, zur Herstellung von Sperren." „Da zur Erfüllung dieser verschiedenen Zwecke teilweise ganz verschiedenartige Rücksichten und Anforderungen maßgebend sein müssen, so ergibt sich ohne Weiteres die Notwendigkeit verschiedener Bootsklassen oder Gattungen." (Dick u. Kr.) Als da sind (in der K. Marine): Dampfbeiboote, Motorboote, Barkassen, Pinassen, Kutter, Gigs, Jollen, Dingis, Walfischboote und Beiboote für Torpedoboote.

**Beidrehen** heißt an den Wind gehen (s. „am Winde") oder auch das segelnde Schiff sonst auf irgend eine Weise zum Stillstand bringen, hauptsächlich durch Backbrassen der in Betracht

kommenden Segel. Vor allen Dingen ist aber wichtig das seemännische Manöver des Beidrehens, des an den Wind Gehens, im Sturm. Wenn das Schiff eine Weile „gelenzt“ hat, d. h. vor dem Sturm gelaufen ist, und der Kapitän kann wegen zu hohen Seeganges oder will, weil ihm die Richtung nicht paßt, das Lenzen nicht fortsetzen, so dreht er bei. Das muß mit Geschick und Umsicht gemacht werden, damit Sturzseeen dem Schiff nicht gefährlich werden. Die Folge des Beidrehens ist das **Beiliegen.** Das Schiff „liegt bei“ (dem Winde) bis besser Wetter eintritt, und es handelt sich hauptsächlich darum, daß es mit dem Kopfe auf der See liegt, nicht abfällt (s. d.), weil es dann die See besser hält, weniger Sturzseeen übernimmt.

**Beibuchten.** Wenn ein Tau aufgeschossen wird, was, je nachdem es gedreht ist, mit der Sonne oder gegen die Sonne zu geschehen hat, so entstehen so viele Buchten — von biegen — so viele Kreise das Tau beim Aufschießen bildet. Wenn diese Kreise oder Buchten nicht so viel Platz einnehmen oder aus irgend einem Grunde, z. B. beim Deckwaschen aufgehängt werden sollen, so werden sie mit einem Band oder Bändsel zusammengebunden, damit sie nicht „unklar“ werden und leicht wieder gebrauchsfähig gemacht werden können. Dieses Zusammenbinden heißt beibuchten. Im übertragenen Sinne heißt einen beibuchten ihn einsprerren, in Arrest schicken.

**Beilbrief,** der, früher Bielbrief, niederländisch bylbrief, dänisch bül-brev, schwedisch bil-bref. Weil das Wort englisch bill of sale heißt, so könnte vermutet werden, diese bill hätte dem Beilbrief den Namen gegeben, er würde also eine Tautologie darstellen. Das würde nun an sich nichts ausmachen, weil es öfters vorkommt, aber ich sehe doch nicht an, bei dem Worte an Beil, Schiffszimmermannsbeil zu denken. Es bedeutet ja einen Kontrakt zur Erbauung eines Schiffes, der zwischen „einem Zimmermann und Demjenigen, der ein Schiff bauen läßt, gemacht,“ schriftlich abgeschlossen wird; das Beil aber ist und bleibt doch immer des Zimmermanns Hauptwerkzeug. Bestärkt wurde ich in diesen Gedanken durch das Eigenschaftswort beilfertig, bielfertig, niederländisch bylvaardig, dänisch bilfaerdig, schwedisch bilfardigt, welches das Schiff als fertig im Holzwerk bezeichnet ohne Takelage und Zubehör, also in dem Stande, bis zu welchem das Beil die Hauptarbeit an ihm getan hat.

**Bekaier,** der, heißt dem Wortlaut nach ein Tau das zum Kaien dient, hieß aber früher auch der Oberlee-Segelsniederholer, auch das Tau, womit das oberste Ende der „Besansrute“ aufgetoppt wurde, beim „Überstaggehen“, und heißt auf Schmacken, Jachten und Kuffen die Braß der Bagienrahe, die nach vorne fährt.

**Bekleiden,** das, Tauwerk an Stellen, wo es dem Reiben, also dem Schamvielen, ausgesetzt ist, mit Schmarting, Matten, Schlatting, Schiemannsgarn, Sarving, Platting etc. umwickeln; es wird auch Leder dazu genommen; die wichtigste Bekleidung aber ist die der Wanttaue, die, nachdem sie mit einer Trensing versehen sind, in ihrer ganzen Länge mit Schiemannsgarn fest umwickelt werden. Auch das Deck eines Schiffes kann bekleidet werden, s. Kleid.

**Belauf,** der, die Gestalt und Richtung, in der ein Balken, z. B. ein Lieger, Bauchstück oder eine Wrange, Bodenwrange verläuft; dementsprechend auch die äußere Gestalt des Schiffsbodens, oder die Verengung desselben, vorne oder hinten; man sagt von einem Schiff, daß es einen feinen Belauf hat, wenn es sich vorn und hinten sehr verengt und spitz zuläuft. (Roeding, Datovich).

**belegen,** ein „laufendes“ Tau mehrmals um ein Belegholz, z. B. eine Klanpe oder einen Koveinnagel, kreuzförmig über einander schlagen, um es fest zu machen. Die Koveinnägel heißen darum auch Belegnägel und die Bank an der sie befestigt sind, Belegbank, so wie die Klanpe auch Belegklanpe genannt wird. Man spricht auch vom Belegen eines Befehls, wenn einem gegebenen Auftrage nicht weitere Folge gegeben werden soll, oder wenn er zurückgenommen wird; das ist bildlich: das belegte Tau bewegt sich nicht mehr und der belegte Befehl gilt nicht mehr.

**belemmern.** Wo es, wie auf einem Schiffe, auf Ausnützung des Raumes ankommt, da muß dafür gesorgt werden, daß keiner der vielen Gegenstände, die an Bord gebraucht werden, dem anderen im Wege stehe und seinen Gebrauch verhindere oder erschwere, d. h. belemmere. Auch ein Mensch kann den andern belemmern, wenn er ihm Wege steht oder „zu nahe auf der Pelle sitzt“. Es bedeutet aufhalten, hemmen, hindern, **lähmen.** Es ist verwandt mit lahm, ein Frequentativum des mittelniederdeutschen belemen, althochdeutsch bilemjan, pilemmen, bilemen. Es wird auch gebraucht, wenn ein Raum, ein Boden, eine Last zu voll gepackt ist, daß man sich nicht darinnen bewegen, rühren kann. —

Daß die „Beschriving van der Kunst der seefahrt", das Loggen als eine „belemmering" ansieht, ist unter Log nachzulesen; wie Fritz Reuter Belemmerung anwendet, s. unter praien. Belemmertheit ward im Mitteldeutschen aber zuweilen auch für Beschäftigung gebraucht: „De ander remedie (gegen gulsicheit, Gefräßigkeit) is . . . . Van redelike dinghen belemmerthede."

**benauen.** Ein Schiff benaut das andere, wenn es ihm, „die Luv (-seite) abgewinnend", den Wind zum Segeln wegnimmt. Sodann heißt benauen ein feindliches Schiff in einem Hafen einschließen und bewachen, daß es nicht heraus kann. Endlich sagt man, wenn die Luft von Natur schwül oder durch Verbrauch im engen Raum mit vielen Menschen verdorben ist, „es ist benaut". — Vom niederdeutschen nau, mitteldeutsch nouwe, niederländisch naauw, dicht, enge, beengt, bedrängt, beschränkt, knapp, genau; das **nau** in genau ist die hochdeutsche Verwandtschaft.

**Bendsel,** der und das, auch Bindsel, ein Band, ein Stück Bindfaden; nicht zu verwechseln mit dem hochdeutschen Bändel, welches ein Diminutivum von Band ist; vielmehr dürfte Bindsel eine Verkürzung von Bindseil sein und Bendsel nur eine Nebenform dazu.

**Bergen,** Am häufigsten findet sich im seemännischen Gebrauch die Wendung „Segel bergen", ein Kommando das immer ertönt, wenn die Segel „eingezogen" d. h. festgemacht werden sollen. Daneben spricht man vom Bergen einer Ladung bei gestrandetem oder sonst gefährdetem Schiffe, man sagt auch „sich bergen". Der gemeinschaftliche Begriff ist: in Sicherheit bringen, und zwar ist, da dem Stamme bhergh die Bedeutung „hoch, Anhöhe" beiwohnt, der ursprüngliche Sinn ohne Weiteres klar: sich vor einer Flut, einer Überschwemmung oder sonstigen Gefahr auf einen Berg (womöglich in eine Burg) begeben und so in Sicherheit bringen. Nur bei „Segel bergen" hat sich die Bedeutung so weit verflacht, daß es, auch wenn kein Sturm naht und kein Segel in Gefahr steht weggerissen zu werden, sondern auch beim Segelmanöver im Hafen und bei gutem Wetter gesagt wird. Eigentlich nur noch bei Seeleuten übrig, die andern sagen jetzt verbergen und haben noch den Begriff des heimlichen, des Versteckens hinzugetan. Althochdeutsch pergan (gothisch bairgan) angelsächsisch beorgan, niederländisch bargen. Vergl. Herberge, althochdeutsch heriberga, Ort wo ein Heer geschützt lagern

kann. Die älteste Bedeutung des jetzt so friedlichen Wortes ist also kriegerisch; italienisch albergo, altspanisch, neuspanisch und portugiesisch albergue, altfranzösisch herberc, neufranzösisch auberge. In alten Zeiten hatte man vielfach „Freiberge“ (woher die zahlreichen Städtenamen), Berge wohin ein Verfolgter fliehen konnte und wo er eine Zeit lang unverletzlich war. Es gab in Eiderstedt und Dithmarsen Freyberge, davon 3 in Eiderstedt, einer bei jedem Gericht, wo ein Missetäter auf drei Tage sich frei und sicher bergen konnte.“ Daher die Türme auf den Höfen mittelalterlicher Burgen Bergfriede, richtiger Bergfriete, Bergfreite. Und was jetzt bei uns Friedhof heißt, müßte Frithof = Freithof geschrieben werden.

**Berghölzer,** die, sind Verstärkungen der Außenbordwand und somit des ganzen (hölzernen) Schiffes; sie laufen der Länge nach um das ganze Schiff herum, sind also eigentlich Außenbordsplanken, nur stärker wie diese und daher über sie herausragend und die glatte Fläche der Bordwand unterbrechend. Das Zeitwort bergen, ostfriesisch bargen, heißt im niederdeutschen Sprachgebrauch nicht nur verstecken, in Sicherheit bringen, sondern auch sonst sichern, bedecken, schützen. Da nun das große Bergholz grade an der breitesten Stelle des Schiffes angebracht ist, so bedeutet der Name nicht nur eine Sicherung und Befestigung des Schiffes im Allgemeinen, sondern auch im Besonderen einen Schutz der am meisten gefährdeten Stelle gegen Stoß oder Anprall an ein anderes Schiff, an ein Bollwerk, eine Kaje, eine Pier etc. etc. Ich finde das Wort (in der niederdeutschen Form Barchholt) zum ersten Male in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt,“ 1673, in einer Segelanweisung wie man „by Harvestdagen upt sekerste dorch dat Schager Rack, offt uth den Sund na den Schagen“ segelt. „Truwet awerst den Schagen by Nacht nicht tho veel, ydt wehr den Saack dat gy gut und sichtlick Wedder hadden, alß men by Dage buten de Trendel langest segelt, und dat men den upt Barchholt mit de Foeten by dat Water steit, so kom men Lesö by klaren Weder even sehen . . .“

**Berme,** die, Deichberme, Deichrand; französisch berme, Rand eines Festungsgrabens; spanisch berma; englisch brim, angelsächsisch brymme, Rand, Saum; niederländisch kommen beide Formen vor breme, Rand und berme, Deich. Beweis, daß

Berme nichts weiter als eine durch Metathesis veränderte Form von bram ist, welches (vegl. Bram und Bräm) den äußersten Rand bedeutet. — Ob der Name der Stadt Bremen von breme, brim, Rand, so daß Bremen also ein Uferort wäre, oder von brim, Meer, so daß er einen Meerort darstellte, oder vom angelsächsischen breme, berühmt, abzuleiten ist, haben die Bremer die Wahl.

**Besan,** der. Das große Gaffelsegel am Kreuzmast, der, wenn er keine Rahen hat, also wenn das Schiff Barktakelage besizt, eben nach dem Besan Besanmast genannt wird. Die Erklärung des Namens wird erschwert durch das Vorkommen anderer, ähnlich lautender. So gab es im Mittelalter eine Münze, die italienisch bisante, spanisch und portugiesisch besante, provençalisch bezan, altfranzösisch besant, englisch ebenfalls besant hieß. Sie hat aber, aus dem Mittelmeer stammend, mit unserm Besan nichts zu tun, (trotzdem dieser in seiner Gestalt an ein lateinisches Segel erinnert), denn sie hieß lateinisch byzantus, griechisch byzantos; es ist also klar, woher sie stammt (wie der Taler von Joachimstal, der Heller aus Hall, der Batzen aus Bern seinen Ursprung an der Stirn trägt) und was sie bedeutet. — Sodann gab es nach Kilian ein niederländisches Wort besaen, das Eierschale und eine Art billigen alaungegerbten Leders bezeichnete; damit ist auch nichts gewonnen. Wichtiger für uns ist es, daß Kilianus ein Wort besane hat, das er mit epidromus übersetzt, dessen Wichtigkeit aber darin besteht, daß er dafür auch die Form mesaene beibringt, denn nun dürfen wir auch annehmen, daß unser Besan einmal mit m angelautet hat. Er heißt zwar im Holländischen und Schwedischen auch bezaan, besan, aber dänisch mesan, englisch mizen, italienisch mezzana, spanisch mezana, portugiesisch mezena, französisch mizaine — und alle diese Wörter sollen aus dem Lateinischen stammen, und zwar nach Kluge aus medius, so daß also ursprünglich an einem anderen, **mittleren,** Standort das Segel seine Verwendung gefunden haben muß. 1695 Mesansegel, 1732 Bezaansegel, jetzt kurz: der Besan.

**Besatzung,** die, eines Schiffes heißt die Gesamtheit derer die auf ihm eingeschifft sind zu dauerndem, dienstlichen Aufenthalt; die Schiffsmannschaft, früher Equipage, welches Wort in seiner fremden Gestalt uns kaum noch daran erinnert, daß es

von dem niederdeutschen scip stammt und niederdeutsch eskipage hieß, alles zusammenfassend was zur Bemannung und Ausrüstung eines Schiffes nötig ist; bald auch die Ausrüstung eines sich auf dem Lande bewegenden Fahrzeuges, Kriegsgepäck, Reisegerät, Kutsche und Pferde.

**beschlagen,** s. Beschlagseising.

**Beschlagseising,** der. Beschlagen, althochdeutsch bislahan, mittelhochdeutsch beslahen: schlagen auf, festschlagen, umfangen, umschließen (s. Schlag), verschließen, bedecken u. s. w. Die meisten Bedeutungen sind im seemännischen dieselben wie im Hochdeutschen, nur beschlagen bedarf der Erwähnung insofern es das Festbinden der aufgegeiten Segel an die Rahe bedeutet; solches geschieht mittelst der Beschlagseisings, Bändseln, an denen das eine Ende spitz zuläuft, das andere mit einem Auge versehen ist; s. seisen.

**Beschute,** die. Seemännisch nur in Verbindung mit Hartbrot, „eine Beschute Hartbrot“, sei es wegen der Gestalt, sei es wegen des Hartgebackenen, Zwiebackähnlichen. Niederländisch bischuyt, nichts anderes denn eine volkstümliche Form des französischen biscuit. Zwey-Back sagt der Übersetzer der „durchläuchtigsten Seehelden“ 1681. Er beschreibt die Entdeckung der Magellanstraße und erzählt von einem Patagonier, der „auf einer Mahlzeit einen ganzen Korb mit Zwey-Back aufgegessen, und in einem Zuge soviel Wein, als ein Wasser-Eimer halten möchte, ausgesoffen.“ Als ob sie auf dem Geschwader Magellans ihr Brot und ihren Wein nicht besser hätten anwenden können, die wahrlich knapp genug waren.

**Beschmarten,** s. Schmarting und bekleiden.

**Besetzt sein,** s. Legerwall.

**Besteck,** das. 1. Der Entwurf, der genaue Plan eines zu bauenden Schiffes; auch eines zu bauenden Hauses. Ein ähnliches Wort wie Riß von ritzen (Runen ritzen, writan, to write, schreiben); ein Plan, der nicht umrissen, sondern mit Stichen bezeichnet, mit Stecknadeln abgesteckt ist. 2. Das Mittagsbesteck oder überhaupt die Bezeichnung der Stelle, wo sich nach genauer Berechnung, wenn es aber nicht anders sein kann, auch nach Gissung, das Schiff zu einer bestimmten Zeit befindet, der Punkt, wo Länge und Breite sich schneiden (s. absetzen), ein Punkt, an welchem die Spitze des Zirkels ein kleines Loch in das Papier

der Seekarte **sticht.** In der weiteren Entwicklung des Begriffes Besteck = Plan, Maß, ist Besteck auch schlechtin zu Maß geworden; ein Maß von Torf. Groningen: „alles noa bestek hebben", alles so haben, wie es sich gehört. Auch gleichbedeutend mit Regel, Ordnung, Zeiteinteilung. Ostfriesland: „wat hebben dei menschen 'n roar bestek, zy eten om vier nur." Ein Abstecher ist demnach eine Abweichung von dem ursprünglichen Reiseplan und -Wege. — Daß „Besteck" in der Tat von dem „Stich" des Zirkels in das Papier der Seekarte den Namen hat, geht aus einer Stelle bei Wagenaer, „Spiegel der Zeevaerdt", „Amstelredam" 1588, hervor: „Soo sal hy alsdann nemen twee Passers, (Zirkel) met d' een de mylen metende die hy ghist ghezeylt te hebben. Ende met den anderen Passer lancxt Compasse stryckende de Cours die hy ghezeylt heefd tot dat de voeten van de Passers aen den anderen comen, daer weder een **sticke met eenen scherpen Passer oft plompe naelde settende,** soo datment met cryt wederom wt doen cän".

**Bestroppen,** einen Stropp (s. d.) um einen Block, der zu diesem Zwecke mit einer Keep (s. d.) versehen ist, legen und festbändseln, damit er irgendwo, wo er Halt hat, befestigt werden kann. Im übertragenen Sinne gebraucht der Seemann das Wort häufig da, wo ein anderer sagen würde: das wollen wir schon machen, das wollen wir wohl kriegen.

**Betel** s. Kalfatern.

**Beting,** die eine Vorrichtung zur Befestigung der Ankerketten an Bord, starkes querschiffs laufendes, abgestütztes Gestell. Bett und Beet haben beide die Bedeutung: Bleib-, Haft-, Sitz- oder Ruheding, von der Wurzel bhad = binden, fesseln, festen und haften, halten, tragen. Beting ist ein niederdeutsches Wort von derselben Herkunft, bei dem der Gedanke an das Halten, Festhalten des Ankertaues zum Ausdruck gekommen ist.

**Beweert** ist ein Schiff, wenn es wegen schlechten Wetters verhindert ist, in See zu gehen. Doch kommt das Wort nicht etwa davon her, daß widriger Wind oder sonst schlechtes Wetter ihn solches wehrte, vielmehr ist beweert eine Zusammenziehung von bewettert, oder vielmehr, da es sich um niederdeutsches Gebiet handelt, von beweddert; das niederdeutsche wedder ist ja durchgängig im Munde des einsilbigen Volkes zu weer, wér geworden.

**Bilander,** der, ein zweimastiges Schiff in Schweden, England und besonders in Holland gebräuchlich, das als besonderes Unterscheidungsmerkmal eine eigenartige Stellung der großen Rahe und dieser entsprechende trapezförmige Gestalt des Großsegels hat. Die Rahe macht mit dem Mast ungefähr einen Winkel von 45°, ihre oberste Nock befindet sich über dem Heck, die unterste über dem Mittelschiff. Diese Gestalt ist offenbar mit Rücksicht auf enges Fahrwasser gewählt, um nicht so viel Raum in Anspruch zu nehmen. Denn für Binnenschiffahrt und Fahrt **„bi Lande“** ist das Fahrzeug bestimmt. Vier bis fünf Mann genügen zur Handhabung der Segel.

„Why choose we, then, like bilanders to creep
Along the coast, and land in view to Neep.“

Dryden.

**Bilge,** die. Der unterste Raum des Schiffes in dem sich das eingedrungene Wasser sammelt; auch dieses Wasser selbst. Letzteres ist die ursprüngliche Bedeutung des Wortes, welches mit Balg nahe verwandt ist. Balg aber entstammt einer Wurzel, die „anschwellen“ bedeutet. Offenbar hatte man, wie ja alle Sprache ursprünglich Bildersprache war, einen aufgeblasenen oder mit Wasser gefüllten Balg vor Augen. Aus derselben Wurzel stammt das in Ostfriesland vielfach gebrauchte Verbum belgen, niederländisch belghen, angelsächsisch belgan, englisch to bulge. Auch im Mittelniederdeutschen war dieses belgen gebräuchlich. Es bedeutet in Bewegung kommen, in Hitze und Zorn geraten, dick werden, anschwellen, „geschwollen sein auf jemanden“, weil einem zornigen Menschen das Blut zu Kopf steigt, das Gesicht sich rötet, die Adern aufschwellen und dick hervortreten. Der Begriff des Anschwellens ist auf das Wasser angewandt worden, („das Wasser rauscht, das Wasser schwoll“). Eine solche rauschende, schwellende Woge heißt, entsprechend dem erwähnten belgen, Bülge; schwedisch bölja, dänisch, bolge, altnordisch bylgja, wie denn sinnreich und bedeutungsvoll eine der Töchter des Meergottes Ägir in der Edda Bylgia genannt wird. Dieses Bülge aber brauchen wir nur mit i anstatt mit ü zu schreiben, (im Englischen wird es sowohl bulge als auch bilge geschrieben), dann haben wir unser urdeutsches, nur etwas anglisiert ausgesprochenes Seemannswort Bilge. Mit einiger Phantasie können wir uns leicht vorstellen, wie bei den alten

deutschen Seefahrern in ihren immerhin kleinen, oft offenen Schiffen diese im untersten Schiffsraum hin- und herwogenden, schwellenden Bülgen, deren Anschwellen es mit aller Macht zu bekämpfen galt, eine wichtige Rolle im Schiffsleben gespielt haben.

Im Althochdeutschen hieß bulga ein Ranzen, Felleisen, lederner Sack und belgan aufgebracht sein, zornig sein, aufschwellen; mittelhochdeutsch bulga die aufgeschwollene Woge. Aber gegen bulga im Sinne von Bilge hat sich das Hochdeutsche lange gesträubt, denn nicht immer ist den Deutschen die **Bewegung** des Bilgewassers bei der Benennung das Ausschlaggebende gewesen. Es scheint als ob der Begriff der Bewegung erst an der im Vergleich zum Mittelmeer so viel bewegteren Nordsee in den Vordergrund getreten und daß Bilge daher lange Zeit ausschließlich niederdeutsches Eigentum gewesen wäre. Im Althochdeutschen hatte man zwar, wie bemerkt, das Wort bulga, aber die Bilge nannte man sentine. Dieses Wort stammt aus dem Mittelmeer, es ist das lateinische sentina und beweist, daß man in jenen sanfteren Gewässern bei der Namengebung mehr an den üblen Geruch des betreffenden Wassers als an seine Bewegung gedacht hat, denn sentina heißt Jauche, Abwasser, Auswurf, Hefe, Unflat; daher französisch sentine zugleich Pfuhl und Bilge heißt, englisch sentine Senkgrube, Sammelstelle stinkenden Wassers. Wer einmal Bilgewasser gerochen hat, der wird sich also über die Benennung im Althochdeutschen nicht wundern. — Als unterster Raum im Schiffe diente die sentine in Zeiten, da man auf Hygiene wenig achtete und sich um die Gesundheit der Gefangenen nicht viel bekümmerte, auch als Gefängnis, als Arrestlokal. Und dieser Umstand könnte vielleicht zur Erklärung des Wortes sentinelle, englisch sentinel dienen. Daß dasselbe von sentire, wahrnehmen, direkt abgeleitet wäre, ist doch kaum anzunehmen, man müßte denn einem Posten, einer „Schildwache“ eine ganz besondere, in der Nähe der sentine noch dazu sehr übel angebrachte Sensibilität zuschreiben wollen. Daß aber der Posten vor der sentine sentinelle genannt worden ist, wird den nicht wundern, der weiß, daß der Mann, der bei den Schilden Wache stand, selbst Schildwache genannt worden ist. — Holländische Matrosen nennen die Bilge nicht unwitzig pis-bak, auch pis-gat, kurzweg auch bloß gat, Loch. Das ging ins Französische über als gatte, jatte, und die französischen Matrosen machte daraus scherzweise — Agathe.

Es gab früher noch ein drittes Wort für Bilge, das aber meines Wissens nur noch im Gröningenschen im Gebrauch ist: durk. Halbertsma erklärt es: „spatium in navis fundo inter tabulatum interius et exterius, receptaculum aquae stillantis per rimas, sentina". Im ostfriesischen kommt das Wort nur noch in der Form turk vor, Bezeichnung für den hintersten, abgeteilten, dunklen Teil eines Mäherzeltes. Aber im schwedischen ist es erhalten, nur daß da durk einen Schiffsraum bedeutet, der als Last dient, also immerhin die der Bilge nahen Räume. Der Teuthonista hat das Wort in der Form dorrick, „dat dyepste van den scheep den water naist"; „dorrick in en schip, dair sych al dat water in den schip vergadert, sentina". Angelsächsisch thurruc, auch im englischen noch als thorruke bekannt. Mittelniederdeutsch hieß es dork; aber durk dürfte die ursprüngliche, auf Lautmalerei beruhende Benennung der da unten, wo es fürchterlich ist, gurgelnden Gewässer sein.

Ein viertes Wort wird heute noch gebraucht: Sod, oft in der Zusammensetzung Pumpensod; „der niedrigste Ort im Schiffe beym großen Mast, wo die Pumpen stehen und wohin sich wegen der Krümmung oder des Springs des Schiffes alles im Raum befindliche Wasser durch die Nüstergaten zusammenzieht" (Röding II 310). Dieser Raum heißt in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" 1673 „Soet". Die Bedeutung kommt der von Bilge sehr nahe, denn Sod ist das niederdeutsche und niederländische sod oder sot = Brunnen, und kommt mit sode = das Sieden, Kochen, Brodeln, Aufkochen, Aufwallen, Aufquellen, Aufstoßen, (daher „Sodbrennen") von seden = sieden, kochen, wallen.

**Bewulen** s. (wulen) Wuling.

**Billen,** die. Die untere Rundung des Schiffes hinten, wodurch der Spiegel mit der Seite des Schiffes vereinigt wird; auch Backen genannt; italienisch il rotondo della poppa. Der zu Grunde liegende Begriff ist der des Runden; heißen doch die ebenfalls Rundungen bedeutenden Backen am menschlichen Leibe, da wo der Rücken nicht mehr anständig ist, im Niederdeutschen billen; „Kinder fan willen (die sagen „ich will" anstatt „ich bitte") krigen wat för de billen." „Der Stuhl ist noch billenwarm von dem eben jemand aufgestanden ist." — Also ein ziemlich derbes Wort, aber treffend und deutlich, und darauf kommts der Sprache vor allen Dingen an.

**binnen,** inwendig, drinnen. Althochdeutsch binnen, mittelhochdeutsch binnen, jetzt im Hochdeutschen so ziemlich auf „Binnenland“ eingeschränkt, während in Niederdeutschland das Wort noch in manchen anderen Verbindungen erhalten ist. In Holland wird so oft jemand an die Tür klopft da wo wir herein! rufen würden „binnen!“ gerufen. Seemännisch: binnenbords, Binnengewässer, Binnenseite, Binnenhafen, binnen laufen (für Schutz suchen in einem Hafen, auch bloß gleich einlaufen) Binnenschoot (am Leesegel). Entstanden aus beinnen, wie boven aus be-oben und buten aus be-uten.

**Brise,** die, jetzt für gewöhnlich gleichbedeutend mit Bö ohne Rücksicht auf die Himmelsrichtung für einen plötzlich aufkommenden, scharfen, wo möglich von Schnee und Hagel begleiteten Wind. Das war früher anders. Da konnte man nicht sagen: es kommt eine Brise aus Osten auf, so wenig wie eine Zeitung die in einer Hafenstadt erscheint hätte schreiben dürfen: „Boreas blies mit vollen Backen aus Südwest“, oder wie es auf dem Vogelsberg mit Recht gesagt werden kann: „Hier bläst der Nordwind aus allen Himmelsrichtungen.“ Denn da wußte man noch, daß Bise Nordwind bedeutet. Althochdeutsch bîsa, mittelhochdeutsch bise, boreas; piemontesisch und provençalisch bisa, Nordwind; französisch bise. Ein deutsches Wort, das Weigand I. 223 wohl nicht mit Unrecht als „Beiß“-Wind erklärt. — Dazu gehört italienisch bigio, provençalisch und französisch bis = grau, schwärzlich; das hängt damit zusammen, daß man in Frankreich den Nordwind bise nannte, mit seinem altdeutschen Namen, und daß bei Nordwind der Himmel grau und schwärzlich war. Ja man dachte sich den Norden überhaupt schwarz und dunkel, denn im Altfranzösischen hieß bise geradezu nördliche Gegend, Norden.

**Blakepumpe** s. Pumpe.

**Bleilatsch,** der, ein an Bord gespieltes Unterhaltungsspiel, bei dem es auf die Geschicklichkeit im Werfen mit einer Bleischeibe nach einer an Deck aufgezeichneten Figur ankommt. Eine Latsche ist ein niedergetretener Schuh oder ein solcher ohne Kappe oder Hinterleder; latschen heißt gehen ohne daß man die Füße recht vom Boden aufhebt, mit den Sohlen auf dem Boden dahinschlurren und -schleichen. So gleitet die durch die

Luft geworfene Bleiplatte eine Zeit lang an Deck hin, ehe sie an ihrem Ziele liegen bleibt.

**„Blauer Peter“** s. „an Bord.“

**Blinde Rahe,** die, ist ein kurzes Rundholz am Bugspriet, das den Zweck hat, demjenigen Teil des stehenden Gutes, der den Klüverbaum nach den Seiten zu rückwärts stützen soll, eine größere Spreizung, also mehr Halt und Festigkeit zu geben. Ein Segel hat diese Rahe nicht. Aber in früheren Zeiten hatte sie eins. Es gab da sogar zwei blinde Rahen mit Segeln, mit viereckigen Rahsegeln. Sie nützten zwar wenig, diese Segel, und hießen darum Blinde, obere Blinde und untere oder große Blinde, und eben daher hießen die beiden Rahen Blinde-Rahen. Überhaupt hieß jedes Segel, wenn und solange es, durch ein anderes stehendes Segel verdeckt oder „benommen“, ohne Wind war, ein blindes Segel. Da dies bei den beiden Segeln unter dem Bugspriet allermeist der Fall war, waren sie eigentlich zwecklos und leisteten nichts. Mit der Bezeichnung „blind“ wird wie mit „taub“, etwas benannt, was nicht ganz so ist wie es sollte sein, nicht leistet wozu es bestimmt ist, z. B. blindes Glas, blindes Fenster, blinder Passagier, „mit dem Blinden spielen.“ Im Friesischen und Angelsächsischen heißt unsere „taube Nessel“ „blinde Nessel“ als eine Pflanze die blüht, ohne Frucht zu bringen; vergl. „taube Nuß“, Nuß die keinen (Frucht) Kern hat. Die Würfelseite ohne Punkte, (Augen) heißt friesisch bline dobbelstien. In Westfalen nennen sie das, was man anderwärts einen „Nachtwächter“ am Wege nennt, einen blinnen hasen, weil es nicht wegläuft wenn man darauf tritt. Englisch ist die „schwache Seite“ eines Menschen seine blindside. „He io too great a lover of himself‘ this is one of his blindsides; the best of men. J fear, are not withont them.“ — Weil die „Blinde“ genannten Segel überflüssig waren, kamen sie ab, aber die eine „Blinde-Rahe“ ist als blinde Rahe geblieben, denn sie ist, wie oben angegeben, nicht überflüssig und zwecklos, wenn sie auch den entsprechenden Namen erhalten bezw. behalten hat. Insofern der eigentliche Zweck einer Rahe der ist, ein Segel zu tragen, führt sie ihn auch mit einem gewissen Recht. Auf den Seekarten des Lucas Janszon Wagenaer im „Spiegel der Zeevaerdt“, 1588, ist der freie Raum, den das Meer bietet, mit Vertonungen, schön verzierten Titelkartuschen und dergl. ausgefüllt; daneben auch mit allerlei See-

tieren und namentlich mit Schiffen unter Segel. Die meisten von diesen haben die Blinde gesetzt.

**Blinkfeuer,** das. „Ein Leuchtturm mit rotierendem Leuchtapparat, dessen Licht durch kurze Intervallen von Dunkelheit unterbrochen wird und dann plötzlich wieder erscheint.“ Ein „Blink“ ist eine klare Stelle am Himmel, die sich zuweilen bei nebligem oder dunklem Wetter zeigt. Während im Hochdeutschen die Sippe seltener vorkommt, z. B. in der Allitteration „blink und blank“, als Zeitwort blinken und in der Wendung „mit den Augen blinkern“, findet sie im Niederdeutschen um so zahlreichere Verwendung, zumal auch blick und bliken dazu genommen werden müssen, da blink und blinken davon nur nasaliert sind. Blik = Schein, Glanz, Strahl, Leuchten, Zeichen, Kennzeichen; davon bliksem, bliksen, bliks = Blitz. — Blink, ebenfalls Blitz, Glanz, momentanes Leuchten, kurzer heller Schein; „alle dre mienuten smit dat lücht fan de furtorn 'n blink afer 't water.“ — Blinke, blink „eine glänzende Stelle im Watt, welche namentlich beim Sonnenschein durch ihren hellen Schein weithin sichtbar ist. Es sind diejenigen Stellen, welche nach eingetretener Ebbe wegen ihrer Undurchlässigkeit länger naß bleiben“ (Doornkaat). Es gibt auch noch ein blinke, blink als grüner Anger bei Dörfern und Städten, was wohl von brink kommt, einen erhöhten, bewachsenen Weideplatz bezeichnend. Dazu die Zeitwörter bliken = Schein und Glanz machen, wonach aussehen, sichtbar und offenbar werden, erhellen, sich zeigen, und blinken = blinken, leuchten, glänzen, blitzen, funkeln; davon das Frequentativum blinkern, zwinkern, blinzeln. Kommen alle mit Birke wegen der glänzenden scheinenden Rinde von der Wurzel bhrag, bharg, bhark, glänzen. — Schon althochdeutsch blican, glänzen, blicfiur, Blitzfeuer. Angelsächsisch blican, leuchten; aber altenglisch blink = aspectus. — Roeding kennt „Blickfeuer, gewisse Signäle die man in der Nacht auf Schiffen durch Ansteckung etwas Pulvers von Zeit zu Zeit macht, um sich unter einander Nachricht zu geben, wo man sich befindet.“

**Block,** der. Dieses für die Seemannschaft so wichtige Werkzeug, das einem jeden aus der Physik als Teil eines „Flaschenzuges“ bekannt ist und das hauptsächlich aus zwei Teilen, dem Gehäuse und der Scheibe, besteht, hat seinen Namen von einem Klotz; denn nichts anderes bedeutete das althochdeutsche biloh,

mittelhochdeutsch bloch, als Klotz, Stück eines Baumstammes, dickes Brett, Bohle, Holzblock, Block in Gefängnissen; altfriesisch bloc, „vppa thet bloc iefta inna thet kalde yrsen sle,“ in diesem Sinne wird aber meist, schon im Mittelniederdeutschen, Stock gesagt. Indessen ist Block die treffendere Bezeichnung, denn es kommt vom gothischen lukan, althochdeutsch huhhan, angelsächsisch lucan, und das heißt schließen, verschließen (s. Luke). Das Wort Block führt also in die frühesten, einfachsten Zeiten zurück in denen man zum Verschließen von Öffnungen weiter nichts hatte als einen Holzklotz. — Es gibt eine große Anzahl von Blöcken an Bord, mit verschiedener Gestalt und Bestimmung, die auch je nach Art und Zweck verschiedene Namen führen. Die meisten davon erklären sich durch Zusammensetzungen wie Hakenblock, Bauchgordingsblock, Leesegelsfallblock von selbst. Sonst s. Violinblock, Warrelblock, Steertblock, Kinnbacksblock, Dodshofd und Spinnekopf.

**Block an Block** s. tublocks.

**Blockade,** die. Sperrung eines Hafens, einer Küste. In diesem Worte ist die ursprüngliche Bedeutung von Block (s. d.) wieder zum Vorschein gekommen: Verschluß. Das französische bloc und bloquer, das italienische bloccare, das spanische bloquear sind also deutschen Ursprungs. Blockieren war in Deutschland schon vor dem 30jährigen Kriege gebräuchlich. Blockade dagegen wird nach Kluge erst seit 1686 verzeichnet.

**blockieren** s. Blockade.

**Blüse,** die. Neben den Leuchttürmen hatten sich lange Jahrhunderte hindurch offene Feuer an erhabener Stelle erhalten die gleichem Zwecke dienten, jetzt aber unseren modernen Beleuchtungsmitteln gewichen sind. Sagt doch schon Roeding: „Auf Blüsen brennt gewöhnlich ein Steinkohlenfeuer, da aber die Flammen desselben, wenn frische Kohlen aufgeschüttet werden, eine Zeitlang erlöscht, oder auch durch die Nachlässigkeit des Hüters, der es nicht oftmals genug auffrischt, nur ein schwaches Licht von sich wirft, so sind die Leuchttürme, auf welchen Lampen brennen, diesen Blüsen vorzuziehen.“ Mit blasen verwandt, anblasen, anfachen, brennen und flammen machen; englisch to blush, rot werden, erröten. — Auf Wangeroog war erst ein Leuchtturm, dann eine Blüse oder Feuerbake und dann wieder ein Leuchtturm. Winckelmann hat in seiner um die Mitte des siebzehnten

Jahrhunderts verfaßten oldenburgischen Chronik davon berichtet. „Dieses Eyland ist vorzeiten viel grösser als gegenwärtig, gewesen, solle, nach der Alten Berieht, sowohl in- als auswendig des Hafens oder Strandes, durch hohe Wasserfluten und starke Stürme, mehr als die Helfte mit der Zeit sich verloren haben, ist itzo nur eine halbe Meile lang, und eine halbe vierteil Meile breit, und denen auf der West- oder Nordseefahrenden sehr nützlich, als dahin sie sich bei Sturmzeiten begeben und vor dem Schiffbruch retten können, wie sichs dann oft begiebt, daß am selbigen Ort 40, 50, 60 und mehr große Lastschiffe zusammenkommen und sich daselbst to lang, bis das Ungewitter vorbey, aufhalten, dahero solche Stelle von den Schiffleuten pro tutissima navium statione, vor einem sicheren Schiffhafen gerühmt wird. Auf diesem Eylandt sind zwo Kirchen, die eine ins Norden, ist noch vor kurzer Zeit, die andere aber ins Westen mitten auf dem Eylandt mit einem hohen dicken Turm und einem Dorf gestanden. Jene ist durch die Ungestümigkeit des Meeres in Vorjahren hinweg gangen, deren Rudera und Kennzeichen, auch zur Ebbezeit die Abteilung der Äcker und die bei den Häusern gehabte Brunnen, man noch merklich sehen kann. Die Einwohner finden jehands daselbst einige alte silberne Münze und andere Sachen. Der Ort wird sonsten Oldenoge genand, worüber nun mehr die allergrosseste Schiffe fahren. Der ins Westen stehende ansehnlicher dicker Turm ist im Jahre 1597 von Herrn Graf Johansen, auf der Elterleut zu Bremen schrift- und mündliches Ersuchen zum besten zu erbauen angefangen und im Jahr 1602 vollendet worden; dessen Kosten an Materialien und Handwerkslohn, ohne die Fuhren und Frohnen der Untertanen, sich auf die vierundzwanzigtausend Reichstaler belauft. Oben darauf hat eine große eiserne mit Rüben-Öhl gefüllete brennende Lampen durch 48 Fenster geleuchtet, den Seefahrenden Leuten bey tunkelen und einfallenden Sturmgewitters Zeiten, zu verhütung Schiffbruchs, die Gegend und den Ort in der See zu zeigen, daß man davon sagen mögen:

Naufragus aequoreis ne Nauta periret in undis
Hac facibus turri nocte docetur iter.

Dieweilen aber solche Lampen durch die Fenster nicht weit in die See geschienen, und nachgehends die Feuerbaken erfunden sind; Als lässet Herr Graf Anthon Günther eine Feuer-

bake ins Norden auf einen Sandhügel und noch zwey und zwanzig Stuffen hoch aufrichten, und das Feuer mit Schottischen Steinkohlen von Michaelis bis gegen Christtag, und wieder gegen Fastnacht bis Ostern, alstets unterhalten, welches in die vierdhalb Meile wegs aus der See gesehen wird.

**Bö,** die. Eine plötzlich entstehende, kurze Zeit dauernde Windsbraut, bei der man je nach der Stärke oder den Begleiterscheinungen von Sturmbö, Hagelbö, Regenbö, spricht. Es dürfte mit Bake verwandt sein. Hört man genauer zu, so sagt ja der niederländische Seemann nicht schlechthin und kurzab Bö, sondern er macht das ö lang und zieht es am Schlusse in ein i hinüber. Wer jemals einen Kieler Fischer den Namen des Seebades und Fischerdorfes Laboe aussprechen hörte, der wird den Klang kennen, wenn Laboe auch eine andere Herkunft aufweist. Im ostfriesischen heißt das Wort geradezu Böje. Und dieses i dürfte der letzte Rest eines flüchtig gewordenen Gutturallautes sein, eines k oder g, wie denn im dänischen das Wort, heute das g noch hat, byge. Zu Grund wird ein Zeitwort liegen, das altfriesisch und saterländisch beja, nordfriesisch boje, dänisch boje, westfriesisch buwgjen, holländisch buigen heißt, das deutsche beugen, biegen, bücken. Eben davon haben wir Bake abgeleitet, wegen der biegenden, beugenden, bückenden Bewegung des Körpers. Nun eröffnet sich für die Entstehung von Bö eine doppelte Möglichkeit. Entweder, was das Nächste sein dürfte, die Bö biegt, beugt Bäume und Masten, (oder bricht sie, wenn sie nicht biegen wollen), oder sie ist eben aufzufassen als eine Biegung, Beugung, Ablenkung, eine plötzliche Veränderung des Wetters.

Und wie wir in Bezug auf die Gemütsstimmung eines Menschen wohl von „schlechtem Wetter“ sprechen, so wird in Ostfriesland für unbeständige, umspringende, sich hin- und herdrehende Stimmung, für eine wetterwendische Gemütsart die Bezeichnung Böje gebraucht. Und gerade dieser Gebrauch hilft die Vermutuug der Verwandtschaft mit Bake stützen, denn für Böje in diesem Sinne wird noch häufiger Bök oder Böke gesagt, das Wendung, Kehr, Drehung, Wechsel, Laune bedeutet.

**Bock,** der, ein aus zwei Stangen aufgerichtetes Gestell, mit dessen Hilfe man Lasten aufwindet. Ungleich dem Sturmbock, der von des Ziegenbocks Neigung zum Stoßen den Namen hat, ist dieser Bock nach dem mit seinen Hörnern sich vornüber neigenden

Ziegenbock genannt, während Sägebock einfach das Bild eines solchen Tieres in seiner ganzen äußeren Gestalt darstellt. Wohl von einer Wurzel bhug, wegen des Sichbückens zum Stoß. — s. Krahn.

**Boden,** der, „ein uraltes indogermanisches Wort“ mit der Bedeutung „Grund und Boden“; dann auch das Untere, Unterste, Unterlage für etwas, davon: Aufbewahrungsort. Das Wort hieß althochdeutsch bodam, mittelhochdeutsch bodem; so heißt es auch heute noch in deutschen Mundarten. Angelsächsich botm, englisch bottom. Dieses in der ursprünglichen Form ist für die Seemannssprache wichtig wegen Bodmerei (s. d.). Man spricht von Außenboden, Innenboden, Doppelboden u. s. w.

**Bodenwrange,** die, auch Bauchstück genannt, das unterste, zunächst am Kiel sitzende Spantstück. Es hat seinen Namen von der Krümmung. Wenn auch gerade das unterste (Bauch-) Stück des Spants noch nicht so sehr gekrümmt ist, so beginnt doch bei ihm die Krümmung; es ist daher zweifellos, daß Wrange von wringen, biegen, drehen, kommt. Wrange heißt in Ostfriesland auch ein „verdrehter“ Mensch; das hochdeutsche, wie gewöhnlich das anlautende w vor r abwerfend, sagt dafür Range. — Davon das französische varangue.

**Bodmerei,** die, ein Darlehensgeschäft, Vorschuß auf die, auf dem Boden (früher Bodem) des Schiffes, d. h. im Schiffe liegenden, zur Ausfahrt geladenen Waren. Französisch la bomerie; Aubin: „Comme l'argent que l'on préte, et qui raporte quinze, vingt et jusques à trente pour cent, selon les risques, n'est prêté, pour l'ordinaire, que sur la quille du vaisseau, qui chez les Hollandais s'apelle Bodem, d'où ils on fait Bodmerye, on a aussi apellé ce prêt, Bomerie.“ — Kilianus Duffel.: boomerye rectius bodemrye, tax: bodmerye a bodem i. carina navis, foenus nauticum, usura maritima. — In Holland heißt verbodemt hout hout dat komt per bodem, d. h. an Bord eines Schiffes und mit einem Floß. — Die über das Geldgeschäft aufgenommene Urkunde heißt Bodmerei-Brief, unterschieden von Beilbrief (s. d.), weshalb die Erklärung „Vorschuß auf den Kiel eines Schiffes“ ungenau ist, weil man dabei an den Bau eines Schiffes denken könnte, während doch die Ladung des Schiffes gemeint ist.

**Boje,** die. Ein Seezeichen, nach Zweck und Gebrauch ähnlich der Bake, nur daß die Boje schwimmt und die Bake meistens auf dem Lande oder dem Meeresgrunde befestigt ist.

Nach der Gestalt unterscheidet man Bakenboje, Blockboje, Glockenboje, Kegelboje, Pfahlboje, Spierenboje, Tonnenboje, wie denn auch Tonne (s. d.) allein häufig, ebenso wie Boje und Bake, für Seezeichen gebraucht, und zwar, wie es scheint, in neuerer Zeit immer häufiger angewandt wird. („Lootsen- und Betonnungswesen"). Nach der Farbe unterschieden giebt es weiße, schwarze, rote, gestreifte und gewürfelte Bojen. Nach ihrem Zweck: Ankerboje, Anseglungsboje, Hafenboje, Mooringsboje, Rettungsboje, Signalboje, Verholboje, Vertäuboje, Festmacherboje, Warnboje, Warpboje, Wrackboje, Deviationsboje. Boje ist ein Lehnwort aus dem Lateinisehen und bedeutete ursprünglich nur Fessel. Bei dem lateinischen Schriftsteller Festus kommt es mit der Erklärung vor: „genus vinculorum tam ferreae quam ligneae," ist dann in das Altitalienische übergangen, wo es noch boja hieß, ins Provençalische, wo es die Form boia annahm, und ins Französische, wo es altfranzösisch als buie, Kette, Fessel vorkommt. -- Weil der Henker dem Spitzbuben gleichsam eine Halsfessel anlegt, so heißt er im Italienischen boja. Boja bedeutet nicht bloß Kette, sondern irgend ein zum Fesseln geeignetes Ding, zum Beispiel einen Riemen, aus einer Tierhaut, genauer einer Ochsenhaut geschnitten, und da bos der Ochse heißt, so ist also Riemen aus Ochsenhaut die älteste Bedeutung. Nun fesselte man, band man fest an solchen Riemen, an ein Tau, an eine Kette ein Stück Holz in der Weise, daß das eine Ende am Holze fest war, das andere an einem auf dem Meeresgrunde liegenden Stein. Und bald übertrug man den Namen des haltenden Dinges auf das Gehaltene und nannte das Stück Holz nach der boja, die es festhielt, Boje. Offenbar hat sich diese Bedeutungsübertragung auf dem Durchgang durch das Französische vollzogen, wo 1702 Boje in der Form bouée vorkommt: „une marque faite d'un morceau de bois ataché à l'orin." — Aber noch weiter ist man mit der Übertragung der Bedeutung gegangen, so weit, daß von der ursprünglichen gar nichts mehr vorhanden ist. Diese Neugeburt kam in drei Abschnitten zu Stande: 1. Boje = Fessel. 2., Boje = gefesseltes Stück Holz oder Kork oder dergl. 3., ein Stück (Ring von) Kork ganz ohne Fessel, frei durch die Luft als Rettungsboje dem ins Wasser Gefallenen zugeworfen. — Doch war im Holländischen vor 200 Jahren die Bedeutung Fessel auch den Seeleuten noch durchaus geläufig, denn einen „in de ysers

of boyen setten", hieß einen in Eisen, in Fesseln legen. Kilianus, über 150 Jahre früher, hat das Wort als bouye = vinculum pedis; dann aber auch = auchoralia tabula, auchorae index in superficie aquae natans, also Ankerboje. Diese Bedeutung im übertragenen Sinne ist also die älteste und ist auch hauptsächlich in das Bewußtsein der '(nichtseemännischen) Schriftsteller übergegangen: Schreibt doch Weiland: „boei = eene ton, of een blok hetwelk op het water dryft en de plaats aanwyst, waar het anker ligt." Sonst kennt er auch boei noch als Band, „met de stalen boei aan 't been." In der Mehrzahl heißt es: Gefängniß. Auch bildlich gebraucht: „met de boejen des huwelyks (der Ehe) belast." — Siehe auch „Tonnenboyer."

**Bollwerk,** das, kommt in der Seemannssprache nur im Sinne von „hölzerne Brücke" vor, aus Pfählen und Bohlen entlang einer Mauer, einem Wall oder Damm als Liegeplatz für Schiffe erbaut, oder auch ins Wasser hinausgebaut zum (vorübergehenden) Anlegen von Schiffen. So leidet es keinen Zweifel, daß das Wort von Bohle kommt. Schon im „Seebuch" 1400 lesen wir: „unde van Nergeden to Revele achter dat bolwerk, dat sind dre weke seys." „dat Kors ist ost." („weke sees" ist ein noch zweifelhaftes Wegemaß zur See aus jener Zeit.) Aus dieser Segelanweisung ersehen wir, wie sehr die Hansa auf gute Hafenanlagen bedacht war. — Das deutsche Wort drang als boulevard ins Französische; es war also von den Leuten zu Mainz doppelt Unrecht, daß sie anfänglich ihre schönste neue Straße Boulevard genannt haben. — Von Bollwerk kommt ein Zeitwort bollwerken, das ein Bollwerk machen bedeutet, figürlich aber für schwer arbeiten, scherzweise auch als verbollwerken für verarbeiten, bewältigen, verprügeln gebraucht wird.

**Bolzen,** der. Alle die verschiedenen Arten von Bolzen die es an Bord gibt, haben, wie im ganzen deutschen Sprachgebiet, die Bedeutung eines (längeren oder kürzeren, dickeren oder dünneren) Nagels. Man unterscheidet aber je nach Gestalt und Bestimmung Ringbolzen, die am Kopfe einen beweglichen Ring haben, Augbolzen, deren Kopf ein Auge, eine augenförmige Öffnung hat; Splintbolzen, die an der Spitze ein kleines längliches Loch zum Durchstecken eines Splints haben usw. „Klar beim Bolzen!" ist ein aus seemännischem Munde oft zu hörendes, scherzweise auch da, wo es gar keine Bolzen zu besetzen und

zu bedienen gibt, gebrauchtes Kommando mit der Bedeutung „nun aufgepaßt!"

**Bonnet,** das, ist bei uns veraltet, bei den Franzosen aber kommt es als bonnette, den Engländern als bonnet noch vor. Es ist eine Vergrößerung der Untersegel, die bei gutem Wetter und beständigem Winde angebracht wird. Also etwas Ähnliches wie Leesegel, nur daß ein solches **neben** dem eigentlichen Segel, das Bonnet aber an der **Unter**kante des Segels angebracht wird. Mittelhochdeutsch bonit, 1461: „en holk, geheten Marienknecht, mit deme segel, bonitzs, veer kabels, veer ankers" u. s. w. Bonnet war der Name einer Art von Zeug, Leinwand oder dergl., daher eine aus solchem Zeug verfertigte Mütze bonnet hieß und in England heute noch so heißt. Aus gleichem oder ähnlichem Zeug war auch die Verlängerung des Segels; man gebrauchte sie auch zum Verstopfen eines Lecks. — Da das Bonnet eine Verlängerung des Segels bedeutete, so nahm es auch, den Begriff Verlängerung besonders auffassend, ganz allgemein die Bedeutung „Verlängerung" an, Verlängerung eines Baumes, einer Leiter, eines Löschbordes u. s. w. — Eine andere Erklärung ist, da obige nicht ganz überzeugend zu sein scheint, unter Leesegel gegeben; sie dürfte vielleicht eher einleuchten, zumal im Französischen, vergl. Aubin, 1702, bonnette nicht nur Bonnet in obigen Sinne, sondern auch im weiteren Sinne Leesegel heißt und Leesegel ein Schönwettersegel bedeutet.

**Boot,** das. In Hochdeutschland kommt dieses Wort auch heute noch kaum vor, dafür ist es desto weiter im niederdeutschen Sprachgebiet verbreitet; und was ein richtiger niederdeutscher Seemann ist, der sagt „die Boot". — Das erste Zeugnis für das Vorkommen des Wortes finde ich in einer Urkunde des Königs Äthelred (978—1016): „Qui ad pontem venisset cum uno bato, ubi piscis inesset." In der Edda finden wir es als batr (neben eikja, einem aus einer Eiche ausgehöhltem Boote). Kluge sagt: „Der Ursprung von angels. bat = germ. baita — (vorgerm. bhoido —?) ist noch nicht aufgeklärt." — Die altnordische Form beit erinnert an das Schiffszimmermannswerkzeug Beitel, und von hier aus liegt die Vermutung nicht allzu fern, es möchte wegen der Bearbeitung mit dem Beitel dem Worte ein Stamm zu Grunde liegen, der graben, stechen, hauen, spalten bedeutet, zumal es ein mittelniederdeutsches Zeitwort booten gibt, das schlagen,

stoßen, stechen bedeutet. An die Wurzel bhad stoßen, oder bhid hauen wird also zu denken sein, so daß Boot etwas Ausgehauenes oder Ausgestochenes, etwas aus einem Baumstamm mit dem Beitel Ausgehöhltes wäre, ein „Einbaum". Noch heute hat man in Ostfriesland das Zeitwort böten, schlagen, stoßen; althochdeutsch bozan. Und daneben in ganz Norddeutschland, im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet das Zeitwort böten, heizen. Die beiden könnten mit einander verwandt sein, insofern zum Heizen die menschliche Tätigkeit des Stoßens, Stechens, Stocherns, Stokens unentbehrlich ist. Da aber böten auch feuern bedeutet, so erinnert es uns daran, daß man dem Beitel mit Feuer zu Hilfe gekommen ist und in uralten Zeiten das Boot mit Feuer ausgehöhlt hat, so daß uns also das Wort in die allerersten Culturanfänge zurückführen könnte. — Zusammensetzungen wie Bootssteurer, Bootssegel, Bootskompaß sind ohne Weiteres verständlich. **Bootspfropfen** nennt man den Korkpfropfen mit dem das kleine Wasserablaufloch im Boden des Bootes verstopft wird, ehe man das Boot zu Wasser läßt.

**Bootsmann,** der. Der Deckoffizier dem die Aufsicht über die gesamte Takelage und das eigentlich Seemännische, soweit es Arbeitsverteilung und Verwaltung des Inventars betrifft, übertragen ist. Englisch boatswain, ein eigentümliches Wort, denn swein bedeutet Knecht, Schweineknecht, Schweinhirt; swain junger Hirt, Junge, Bursch der etwas mit der Schweinherde zu tun hat (vergl. Steward). Französisch bossemann. Im Seebuch 1400 kommt die Form boesman vor, sonst mittelniederdeutsch bosmann, wo es aber noch jeden bezeichnet, der in einem Boot ist, so daß also alle Leute im Boote Bootsleute waren; schließlich hieß überhaupt jeder Seemann bosmann. „De boslüde hebben Rode Clawes vorkregen, welk ein bose tyranne west was, und hebben en in grapenbraden stucke tohowen." (Schiller und Lübben II. 153) s. a. Hochbootsmann. — Ein **Bootsmannsstuhl** ist eine (aus Segeltuch hergestellte) Sitzgelegenheit die an einem Tau auf- und niedergeholt werden kann. Er wird gebraucht Verwundete aus dem Mars an Deck niederzulassen, seemännische Arbeiten in der Takelage auszuführen und dergl. So nennt man auch den „Stuhl" der an einem Tau fährt, das vom Mast eines gestrandeten Schiffes an Land gegeben ist um Schiffbrüchige zu retten.

**Bootsmannshellegat,** s. Hellegat.

**Bootsmannsmaat,** siehe Maat. **Bootsmannsstuhl,** siehe Bootsmann.

**Börtschiff,** das, ein Schiff, das zu einer festen und bestimmten Zeit regelmäßige Fahrten nach einem und demselben Orte (und wieder zurück) macht; „d'r is 'n börtfard up Amsterdam inrigt." Mit bören = tragen von phero, fero, aber nicht weil das Schiff die Lasten trägt, sondern weil es ihm **gebührt,** regelmäßig zu fahren, nachdem der börtmann oder börtschipper sich einmal dazu verpflichtet und die Sache übernommen hat, oder auch, weil das, was sich gebührt in der Ordnung, in der Reihe ist: (regelmäßige) Reihenfahrt betreibt. Weiterhin bedeutet bört die Reihenfolge nach der sich etwas wechselweise zuträgt „de bört is an mi"; „'t is nu min bört". Brem. Wörterbuch: Börtlüde sind die Schmackschiffer, die wöchentlich von Bremen nach Amsterdam und Hamburg, in einer privilegierten Anzahl, wechselweise fahren müssen.

**Bord,** der. Dieses im Munde des Seemannes so häufig gehörte Wort heißt ursprünglich weiternichts wie **Brett** und stammt mit „bören" und der ganzen weitverbreiteten Sippe von der Wurzel bhar, bedeutet also etwas Tragendes. Früh schon entwickelte sich, weil man mit Brettern etwas baute, einen Raum einschloß und begrenzte, die Bedeutung Rand, Rand des Schiffes, Schiffsbord; worauf dann der Teil für das Ganze genommen und **Bord für Schiff** gesagt wurde, doch nicht ohne daß die beiden ursprünglichen Bedeutungen daneben im Gebrauche geblieben wären. — Ein gemeingermanisches Wort, im gothischen als fötubaurd, Fußbrett, Schemel bezeugt, althochdeutsch bort, Brett, Tafel, Tisch, altnordisch bord, Tafel, Brett, (Edda: bord, Bord des Schiffes, Tisch). Die Bedeutung Tafel, Tisch ist aus der von Rand hervorgegangen, weil man um den Rand des Tisches herumsitzt. Und im Altsächsischen hieß bord nicht nur Tisch, sondern auch Haus, aus Borden, Bördern gebaut, ähnlichem Gedankengang folgend der heute noch anstatt „in meinem Hause" sagt: „in meinen vier Wänden, in meinen vier Pfählen." — Für **„Schiff"** wird bord schon früh, im Angelsächsischen, „on borde" und im Altfriesischen gebraucht: „and taegh ne weer inoer boerd", „und zog ihn wieder binnenbords." — Aus dem althochdeutschen bort, Rand, ist unser neuhochdeutsches Borte hervorgegangen. Es ist auch als bordo ins Italienische, Spanische, Portugiesische ge-

gangen, als bord ins Französische, = Rand, Schiffsrand. Daraus entstand das spanische Zeitwort bordar, einfassen, (mit einem Rande besticken) sticken; das französische (border) broder, woher unser Fremdwort Bordure, mit der fremden Form aber dem einheimischen alten Sinn. Im Altfranzösischen hieß borde Baracke, davon bordele, bordel (ital. bordelle) = Hüttchen, kleine, unansehnliche, schlechte (Bretter-) Bude. — Zu vergleichen ist die Bedeutungsentwicklung von Diele, althochdeutsch dilo, dil, mittelhochdeutsch dile: Brett, bretterne Wandbekleidung, Zimmerdecke, Bretterwand, („gedielter“) Fußboden, „Diele“, Schiffsverdeck. Vielleicht ist Bord zeitweilig ebenso wie Diele für Deck, Schiffsverdeck gebraucht worden. In der Zollrolle der Gräfin Margarethe von Flandern vom Jahre 1252 heißt es: „Scuta que bordum habet debet Comiti duos dinarios; si vero bordo carent, debet Comiti unum denarium.“ Sartorius und Lappenberg bemerken dazu: „Die Schute mit einem (größeren, höheren) Bord ist von größerem Umfange, als die ohne oder mit einem kleinen Bord.“ Durch diese Erklärung wird aber die Sache nur noch dunkler, denn die Begriffe „größer“ und „kleiner“ sind hineingetragen. Es steht da nur von einer Schute die einen Bord hat und von einer die keinen hat. Einen Bord im Sinne von Rand muß aber jedes Schiff haben, auch das kleinste. So darf man vielleicht annehmen, es sei Deck gemeint, so daß ein gedecktes Schiff das Doppelte der Abgabe eines ungedeckten zu zahlen hatte. Diese Vermutung gewinnt an Wahrscheinlichkeit, wenn man in einer Bremer Urkunde von 1312 und 1315 liest: „Si naui, que dicitur eke, hoc commiserint, centum, si alia vocata **bortskip,** sexaginta marcis etc. etc. debebunt emendare.“ Es gab also Schiffe die Bortschiffe hießen; da aber jedes Schiff einen Bord hat, so muß etwas anderes als Bord, Rand, gemeint sein, das den Namen gab, und da liegt Deck am nächsten. Dasselbe gilt für das mittelniederdeutschen Urkunden eigene, noch heute in den west- und ostpreußischen Häfen gebräuchliche bordinge; Brem. Stat. 1489: „nemondt schall myt synen bordinghen of schepenn legghen oan der slacht (Bollwerk), dat wuppengeldt (Krahngeld, Hafenabgabe) sy dann thovoren entrichtet. Oldenburgische Urkunde von 1549: „Ike hadde ene burdinge dat is ein stark schepe als ein punte, dar er siene perde mit auer furde“. — S. „an Bord“, „von Bord“, „über Bord.“

**borden,** ungefähr gleichbedeutend mit entern (s. d.), auch anborden, sich an jemandes Bord mit seinem Borde legen, Schiff an Schiff (Bord an Bord) liegen, namentlich im Nahekampfe einer Seeschlacht. Von einem anderen mittelalterlichen, ebenfalls in der Zeit der Hansa viel gebrauchten borderen, welches Zweikampf, Turnier, bedeutet (und von Buhurt kommt) wohl zu unterscheiden. Je niedriger ein Schiff ist, desto mehr ist es im Kampfe gegen ein hochbordiges im Nachteil. In einem Hansa-Receß von 1440 lesen wir: . . . „unde hadden nicht so vele skepe to huss alse dar do injegen behoff was, unde de skepe de gi hadden, se weren ok nicht so grote, dat se myt den Hollenders skepe borden konden, wente se hadden grote Spansche schepe."

**Borg** — in Borgbendsel, Borgbraß, Borgrahe, Borgstag, Borgstenge, Borgwanttau u. a. m. bedeutet das was wir heute Reserve zu nennen belieben, wenn wir uns gebildet ausdrücken wollen. Der Seemann ist aber bei seinem Borg geblieben, welches eigentlich Sicherheit bedeutet. Um auf alle Fälle, auch wenn eine Rahe oder Stenge bricht, sicher zu gehen, nimmt man eine zweite Rahe oder Stenge mit an Bord die dann Borgrahe, Borgstenge heißt. Breusing tadelt Roeding, daß er nicht gesagt hat, daß dieses Borg nichts mit dem auf Borg geben gemein hat; mit Unrecht, denn einmal lag es überhaupt nicht in Roedings Absicht, etymologische Untersuchungen anzustellen, und dann: was ist denn der Unterschied zwischen Borg in dem einen und Borg in dem andern Sinne? Es handelt sich beide Male um Sicherheit. Und wenn beim Borgen auch jetzt nicht immer mehr ein Pfand als Sicherheit verlangt oder gegeben wird, so tritt zwar der Begriff Sicherheit nicht mehr so in den Vordergrund, er ist aber doch noch vorhanden, und wäre es nur in dem Wort, in dem Versprechen des Schuldners, zu einer gewissen Zeit das Geborgte wiederzugeben.

**Bottelier,** der. Der Unteroffizier der den Proviant an Bord zu verwalten hat, also eine sehr wichtige Persönlichkeit, was schon daraus zu erkennnen ist, daß er sich nicht Botelir sondern Bottelié nennen läßt, als ob es französisch wäre. Und es ist doch gut deutsch. Im Althochdeutschen hieß der Bottich botacha, mittelhochdeutsch botige; davon kommt butiglaere, büttiglaere, putigler, der Schenk, Mundschenk. Von Bottich kommt Bütte, von Bütte als Verkleinerungsform Buttel (Buddel),

niederdeutsch Bottel, und hiervon kommt Bottelier, nur daß im seemännischen Gebrauch die verengte Bedeutung wieder erweitert ist, daß man nicht bloß an Flaschen, sondern vor allen Dingen an Fässer denkt, auch wenn sie gar kein Getränk, sondern Fleisch oder Butter oder Hartbrot enthalten. Noch mehr ist der Begriff in Westfalen erweitert, wo eine Magd die auf größeren Gütern für das Bier und **die Wäsche** des Gesindes sorgt, Buddeliersche heißt, während anderseits der Kellermeister des Abtes von Werden den Titel buttelierer führte. — In Holland haben sie ein Sprichwort, das läßt tief blicken. „Als kok en bottelier zamen kyven, hoort men, waar de boter gebleven is." Lüpkes hat das übersetzt: „Wenn Koch und Kellermeister mit einander streiten, zanken, hört man (durch ihre wechselseitigen Vorwürfe), wo die Butter geblieben ist." „Kellermeister" ist, da es selbst das vornehmste Schiff bis jetzt noch nicht zu einem Keller gebracht hat, sehr kühn angewandt, wahrscheinlich in Erinnerung an das andere Sprichwort: „Da weiß kein Mensch, wer Koch oder Kellermeister ist." Es hätte sehr wohl Bottelier können stehen bleiben, denn das Wort ist unter den Lesern der „Seemannssprüche" allgemein bekannt. — In seinem großen Werke über Japan erzählt der Deutsche Kämpfer, der aber sein Buch holländisch herausgegeben hat, der erste Taikun Taikosama sei in seiner Jugend Bottelier bei einem japanischen Edelmann gewesen.

**Brabank,** die. Ursprünglich ein Ort wo seemännische Arbeit getan wurde, an einer Küste oder einem Ufer; also bedeutungsverwandt mit Lastadie und Werft. Während nun Lastadie — habent sua fata verba! — so ziemlich aus dem Mund der Menschen gekommen ist, hat Werft ein großartiges Glück in der Welt gemacht; Brabank hat sich zwar erhalten, aber in bescheidenen, enger gewordenen Grenzen, indem es jetzt die Gesamtheit der auf einer Werft beschäftigten Seeleute bedeutet. „Er ist auf der Brabank, von der Brabank, gehört zur Brabank," das heißt er gehört dem Allgemeinen Betriebsdepôt der Werft an, verrichtet allerlei vorkommende Seemannsarbeit, besorgt das Verholen von Schiffen, widmet sich dem beschaulichen Geschäft eines Liegers etc. etc. Im Niederdeutschen hieß das Wort das ganze Mittelalter hindurch Brakbank, und die Tätigkeit die auf der Brakbank ausgeübt wurde nannte man braken. Nun hat

Grimm bei Besprechung des Zeitworts braten, welches von der Wurzel bhrag stammt, den Gedanken geäußert, daß vor dem t in braten ein k ausgefallen sei, daß also braten für brakten stehe oder das k mit t einfach getauscht habe. Durch die Form Brakbank wird das vermutete k zur Gewißheit. Und gegen einen Tausch zwischen k und t ist nichts zu erinnern, er kommt in jeder Kinderstube täglich vor, und es gibt ganze Völkerschaften, die die beiden Buchstaben so durcheinander werfen, ohne daß sie sich dessen überhaupt bewußt sind, ob sie ein k, ob sie ein t sprechen. Wenn in einem alten Hamburger Schauspiel eine Frau Lackin anstatt Latin sagen konnte, dann konnte man sicher auch braten für braken sagen. Und man tat es auch. Im Hochdeutschen hieß das Wort und heißt es braten, im Niederdeutschen braden; doch hielt sich hier nach niederdeutscher Art in der Erinnerung an den Stamm bhrag auch braghen. In dem „Redentiner Osterspiel," so genannt weil es von einem Ungenannten am 20. November 1464 zu Redentin im Kirchspiel Neuburg bei Wismar vollendet wurde, geht Lucifer mit den verschiedenen Handwerkern wegen ihrer Handwerkskniffe und -Betrügereien ins Gericht. Dem Schneider (niederdeutsch scroder oder schrodere, daher der weitverbreitete Familienname Schroeder) fällt er das Urteil:

„Desseme schrodere dat syn recht
Unde werpet ene an der helle grunt,
Dar schal he ligghen so en hunt
Unde an der ewighen hette braghen
He heft so mennighen man bedraghen."

Der niederdeutsche Seemann blieb zunächst, sich auf nichts Neues einlassend, bei dem gutturalen Laut, nur daß er statt der Media die Tenuis nahm und nicht Bragh = sondern Brakbank sagte. Als aber im Laufe der Zeit das Hochdeutsche auf seinem Siegeszuge zu mächtig wurde, konnte er sich doch einer Änderung, einer sprachlichen Weiterentwicklung nicht entziehen. Aber lieber als daß er den beliebten Tausch von k und t mitgemacht hätte, machte er kurzen Prozeß, warf den unbequemen Konsonanten vor dem b ganz hinaus und sagte in seiner kurzen, bequemen Art kurzweg Brabank. — Es hat sich indessen auch noch ein Wort Brakbank erhalten, hochdeutsch Brechbank, das aber mit dem unsrigen nichts zu tun hat, wiewohl es auch nicht ganz ohne

Beziehung zur Seemannschaft ist, denn so heißt ja die hölzerne Bank zum Brechen des Haufes, auf der die Schäven gebrochen werden, damit sie sich von der Hanffaser lösen. Unser Brabank aber ist keine wirkliche Bank, sondern, wie Sandbank, bildlich, für eine erhöhte Stelle an einer Küste oder einem Ufer angewandt, und zwar war es ein Ort, wo besonders das Dichten und Kalfatern vorgenommen wurde. Ein Schiff kalfatern nannte man bragen: „Item wen ein schipper dichten en bragen leht.“ Im Lübeckischen alten Zunftrecht heißt es; „Idt schall ock kein werckmann uf der braeckbank to werkende angenahmen werden, idt sy den hie genochsamb vor einen werckmann up der lastadien (Werft) bekandt und darto duchtig“ (Befähigungsnachweis!). Der Kalfaterer hieß brager. — Nun hieß altmodisch bradha — so früh schon hatte sich der t-Laut verschoben — theeren, verpichen, mit Theer oder Pech überziehen, bradh das mit Ther bestrichene Holz. Wir haben dabei an braten im Sinne von heiß machen, wärmen, erhitzen, durch Hitze zum Schmelzen bringen zu denken, wie man Speck ausbrät. Der Theer muß erst vom Feuer gleichsam gebraten, d. h. flüssig gemacht werden, ehe man mit ihm kalfatern kann. Kalfatern (s. d.) thut, trotzdem es erst ihr Hauptgeschäft war, die Brabank aber jetzt nicht mehr, das wird von Schiffszimmerleuten, die nicht zur Brabank gehören, besorgt. Roeding hatte also die alte Brabank noch im Auge, da er vor 100 Jahren schrieb: „Ein am Ufer befindlicher Platz, der mit Spillen, Gienen und anderem Zubehör versehen ist, um daselbst Schiffe zu kielholen.“ — Wie Lastadie als Straßenbezeichnung erhalten geblieben ist, so muß es in Danzig eine Straße oder einen Platz des Namens Brabank geben. — Eine auffallende Ähnlichkeit hat das bretonische rabank, es hat aber nichts mit Brabank zu tun, sondern kommt von rap = Reep.

**Bewulen** s. Wuling.

**brack**, salzig, bitter, trübe, schlammig, verdorben, schlecht, unbrauchbar. Brackwasser ist Süßwasser mit Salzwasser gemischt, also zum Trinken unbrauchbar. Dann übertragen auf andere unbrauchbare Dinge, verdorbene Waren, nicht vorschriftsmäßige Lieferungen oder nicht verwendbare Teile einer solchen; bracken heißt dergleichen Gegenstände als brack bezeichnen, condemniren, ausmustern, verwerfen. Schon Kilianus hat das Wort brack in beiden Bedeutungen: „salsus, aquae marinae saporem quodam

modo referens" und brack goed, „merces submersae, salo sive aqua marina corruptae." Die Bedeutung ist also ursprünglich: „durch Salzwasser verdorben", dann überhaupt verdorben. Und zwar hat der Gedanke an bei einem hereinbrechenden Unglück hereinbrechendes Meerwasser den Ausschlag bei der Benennung gegeben. Das Wort kommt also von brechen; an Schiffbruch und Deichbruch ist zunächst zu denken und dann an die dadurch verursachte Beschädigung. — Das „Bremer Wörterbuch" schreibt: „Brack = Salzwasser mit Flußwasser gemengt. „Brakke Grund" ein Boden der salziges Wasser gibt." Und daher soll Brake an der untern Weser seinen Namen haben, „weil Wasser, was auf diese Weise vermengt ist, gebrochen pflegt genannt zu werden." Kaum, sondern Brack, Brake ist eine Stelle wo einmal ein Deich gebrochen war. S. a. **Wrack.** Die Bedeutung kommt nach Sinn und Form unserem „Gebrechen", „gebrechlich" nahe.

**Bram** = Bramstänge, Bramrahe, Bramsegel, Bramtuch, Bramsaling, Bramtoppnanten, Brampardunen, Bramschoten, Bramwanten, Brambulin, Bramfall, Brambraß, Bramleesegel, überhaupt: Bramgut. Alle diese Wörter — in deren Zusammensetzung je das zweite Wort an seiner Stelle nachzusehen — erklären sich aus ihrer Verbindung mit der Bramstänge. Es gilt also das **bram** in diesem Worte zu erklären. Bekanntlich ist die Bramstänge die Fortsetzung der Marsstänge nach oben. Sie war früher, ehe die Oberbramstänge erfunden war und ist auf Schiffen, die solche nicht führen, der höchste, obere Teil des Mastes. — In Holland sagt man von einem Manne, der bei uns Großhans heißt, der also „den grooten heer uithangt", er sei ein „heelen bram," er sei hoch gestochen. Dies bram heißt hoch. Es stammt von der „Hasenheide", die hin und her in ganz Europa an Feldrainen, auf Waldlichtungen, auf dürrer Heide wächst und, außer Hasenheide, noch Pfriemenkraut, Brämme, Bräme, Bram heißt, spartium scoparium L. Die uns bekannteste Art ist die mit den grünen, dünnen, schwanken Reisern und den gelben, weithin leuchtenden Schmetterlingsblüthen. Sie heißt vielfach Ginster. In Frankreich genêt (von genista) und hat Verwandte die als Ziersträucher dienen. Ein Reis (plant) dieses genêt pflegte Gottfried von Anjou an seinen Helm zu stecken, woher der berühmte Name Plantagenet. Wir machen Besen aus dem Ginster und nennen es Besenginster, jedoch nur auf hochdeutsch. Das

Volk sagt Bräme oder Bram, auch wohl Bremme, (Wirtshaus zur goldenen Bremme" bei Saarbrücken kriegerischen Andenkens vom Sommer 1870), Brom in Brombeere ist damit gleicher Abstammung. Althochdeutsch hieß prama, brama, mittelhochdeutsch brame Dornstrauch, stachligter Strauch, Brombeerstrauch. Sehr bezeichnend, denn die Grundbedeutung von Bram ist spitz, scharf, stechend, vorstehend, vorragend, Spitze, Höchstes, Äußerstes. Die Bramstänge heißt also so als Spitze, Höchstes, Äußerstes des Mastes und überhaupt des ganzen Schiffes. Der Name kommt demnach nicht sowohl von der Gestalt einer dünnen, langen, schwanken Ginster = Dornenstrauch- oder Brombeergerte, sondern von dem Hinaufstehen, Hervorragen, Aufwärtsstreben der Reiser. Wäre jenes anzunehmen, dann wäre Bramstänge eine Tautologie. Nicht als ob solche nicht denkbar wäre, es giebt ihrer genug, aber einfacher und klarer ist doch das Bild, wenn wir die Vorstellung „hinaufragen" festhalten,

**Bräm,** der. Vergl. Bram; dieses heißt nicht nur das Höchste nach oben zu, sondern auch das Äußerste nach außen zu, also nicht bloß Anhöhe, sondern auch Ufer, Küstensaum, Saum eines Gewandes, Rand, Rand einer Mütze, Mützenbräm der Offiziere etc. Da dieser Mützenbräm der Väter mit Pelz besetzt war, so sagt man: Die Mütze war mit Pelz verbrämt, wie man auch von einem verbrämten Kleide spricht, wenn der Saum besetzt ist. (Sogar Augenbraue und Augenwimper kommen von Bram. Mittelhochdeutsch hießen sie augbram und windbram, Rand über dem Auge, Schutz des Augenrandes vor dem Winde.)

**Brandung,** die. Die Bewegung der an einer Küste, einem Felsen etc. etc. sich brechenden Meereswogen. Schon im Beówulf kommt brant, bront vor für tosend, schäumend, von Schiff und Flut gebraucht. Es ist bei der Benennung ausgegangen von dem was das Ohr hört, nicht von dem was das Auge sieht, denn Brandung ist mit Brand dasselbe Wort, und man hat dabei an das Geräusch des Brennens, das Brausen, Zischen und Gischen einer Feuersbrunst zu denken. Das Zeitwort dazu heißt **branden,** vom niederdeutschen brannen = brennen und von Brandung beeinflußt. In Ostfriesland gebraucht das Volk das Wort Brandung selten oder nie, sagt vielmehr See. — Daß das Geräusch den Ausschlag gab, geht aus dem Altnordischen, Angelsächsischen und Altenglischen hervor, wo Brandung brim heißt, von breman,

brummen, brausen, lateinisch fremere, griechisch bremein. Indessen kommt schließlich alles auf eines hinaus, denn im Sanscrit heißt bhramas prasselnde Flamme.

**Brander,** der, heißt eigentlich Brenner. Die Form ist niederdeutsch, in Anlehnung an Brand und brannen = brennen. In Holland heißt ein Mann der irgend etwas brennt, sei es Kaffee, Branntwein oder Backstein ein brander. Seemännisch, ein Schiff das anderen sich brennend naht um sie in Brand zu stecken.

**Brass,** die. Das Tau an der Nock der Rahe mit dem diese gebraßt d. h. vorwärts oder rückwärts bewegt wird, je nachdem die Segel nach dem Winde gerichtet werden müssen. Die beiden vom Mast abstehenden Teile einer Rahe gleichen zwei ausgebreiteten Armen. Daher ist anzunehmen, daß das Tau an solchem Arm mit dem lateinischen und griechischen Worte für Arm, brachium, brachion, verwandt und durchs Romanische zu uns gekommen ist. Französisch brasse, Klafter, Schnur, Seil; provençalisch brassa, spanisch und portugiesisch braza, Klafter (was man mit den Armen fassen, greifen, umfassen kann); englisch brace, Tragband, Handhabe; diese letztere Bedeutung würde dem Gebrauche von Braß als Handhabe am Ende der Rahe am besten entsprechen. Das seemännische Braß heißt französisch bressin, weil das den Namen tragende Tau am bras (Arm) befestigt ist; es müßte daher eigentlich brassin lauten; aber brassin hieß schon das Gebräu, und davon sollte es unterschieden werden. — **Anbrassen** heißt so brassen, daß das Segel mit der Luvseite weiter nach vorn kommt, aufbrassen, daß es weiter nach hinten kommt. — **Brassen und toppen** heißt nach einem Segelmanöver, im Hafen aber vor der Morgenmusterung die gesamte Takelage einer genauen Besichtigung unterziehen und, wenn nötig, in einen tadellosen hafenmäßigen Zustand bringen; besonders jede Rahe in den rechten Winkel zur Längsachse des Schiffes brassen und sie in den rechten Winkel mit ihrem Maste toppen.

**Bratspill,** das. Vorrichtung einfacher Art zum Ankerlichten. Muß eigentlich heißen Bratspitt = Bratspieß, weil es wie ein solcher gedreht wird. Da aber die Vorrichtung wie das Spill gebraucht wird, so lag die etymologisierende Veränderung in Bratspill, als Anlehnung an den stärker gewordenen Begriff nahe. In Holland heißt das Werkzeug — eine horizontale hölzerne Welle — braadspit; das englische windlass und das französische

vindas haben das Bild einer hölzernen Welle oder Achse, die oder mit der man windet, ebenfalls deutlich festgehalten. In der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“, Lübeck, 1678 steht: „weil die Pallen von das Bratspieß weg wahren.“

**Breitfock** (Brefock), die. Wenn Schiffe, die für gewöhnlich nur Gaffel-, Spriet- oder Gieksegel (Schratsegel) führen, vor dem Winde fahren, so setzen sie ein breites, viereckiges Rahsegel — das einzige das sie setzen können —; es befindet sich — nach Roeding — an der Bagienrahe, (die am Großmast angebracht ist, weil ein Kreuzmast nicht vorhanden). Dieses Segel heißt Breitfock, da es dem achterlichen Winde eine möglichst breite Angriffsfläche darbieten soll um besser ziehen (s. Fock) zu können.

**Briese,** die. Das Wehen des Windes, besonders wenn er nicht zu stark weht. Man sagt zwar „es briest auf“ oder „es briest tüchtig“ und spricht von einer frischen, kräftigen, strammen Briese, aber sobald der Wind zum Sturm anwächst, wird er nicht mehr Briese genannt. Da in England breeze ein sanfter Wind, in Italien brezza ein kalter, windiger Nebel, in Spanien bisa der Nordostwind heißt und in letzterer Sprache bisa und brisa gleichbedeutend sind und neben einander gebraucht werden, so mag Briese nur eine andere Form für Biese, Bise (s. d.) sein. Wenigstens fällt es schwer, das Wort mit dem niederdeutschen brusen, brausen, oder mit dem niederländischen brysen, brechen, zusammenzubringen, es müßte denn sein, daß man sich eine „spiegel“-glatte See vorgestellt hätte, deren Spiegel von der aufkommenden Briese „gebrochen“ und mit Katzenpfötchen bedeckt wird.

**Brigg,** die, ein Segelschiff mit zwei mit Rahen versehenen Masten. Das Wort kommt — wie wohl auch die Sache — aus dem Mittelmeer. Die Grundbedeutung ist Unruhe, Geschäftigkeit. Italienisch briga, Lärm, Getümmel, Geschäft, brigare, eifrig streben, dringend bitten, brigata, Gesellschaft, Rotte, Heerschaar, (Brigade); brigantino Raubschiff, Seeräuberfahrzeug. In diesem Sinne ist es zuerst ins Deutsche gekommen, oft mit der Umstellung Bergantine; so hat es schon Kilianus: bergantine = navis piratica. Es liegt auf der Hand, daß ein Seeräuberschiff ein schnelles Fahrzeug sein mußte, das der ehrliche, „erlaubte“ Handel („Nahrungszweig“) sich zum Muster nehmen konnte. Das hat er auch getan, aber das Wort war dem niederdeutschen einsilbigen Seemann zu lang, er kürzte es ab in Brigg.

**Brille,** die. Was eine Brille im Munde des Seemanns bedeutet ergibt sich am deutlichsten aus der Beschreibung der **Brille für den Aussenklüverbaum** bei Dick und Kretschmer. Sie „besteht aus einem vierkantigen und einem runden Teil; beide Teile sind durch einen Steg mit einander verbunden. Die Brille wird mit dem Vierkant so über die Nock des Klüverbaums gestreift, daß der zur Aufnahme des Außenklüverbaums bestimmte runde Teil sich am Steuerbord befindet." Also eine Art von Eselshaupt. Der runde Teil, der Einfassung einer alten runden Brille ähnlich, hat den Namen veranlaßt. Brille stammt von dem Edelstein beryllus, der zuerst als Zauber- und Wahrsageglas diente, dann als Sehglas geschliffen zur Unterstützung schwacher Augen; zunächst für **ein** Auge, dann für beide.

**Brook,** die, ein Tau oder ein Geflecht von dünner Leine, dazu bestimmt, etwas festzuhalten und zu sichern damit es an seiner Stelle bleibe; auch ein Stück geteertes Segeltuch vor einer Öffnung befestigt, in die kein Wasser eindringen soll. Verleihung von Festigkeit und Schutz ist also der Zweck einer Brook. Beides wird dem menschlichen Leibe durch die — Hose gewährt, namentlich wenn sie nicht mit Hosenträgern getragen, sondern durch einen Gürtel oder, wie beim Seemann üblich, durch einen enganliegenden Hosenbund gehalten wird. Hose heißt aber niederdeutsch Brook; ein sehr altes Wort, das bei den Römern braca hieß, aber als Fremdwort bekannt war, wie denn auch nicht nur die Perser, sondern auch die Germanen und die Gallier unter dem gleichen Namen ein Kleidungsstück trugen das nicht nur den Beinen Schutz, sondern auch den Hüften Halt und Festigkeit verlieh. (Hosen-) Gurt wird also die Hauptbedeutung des Wortes am sinngemäßesten wiedergeben.

**Buchse,** die, wird im seemännischen Sprachgebrauch vielfach anstatt Büchse gesagt; Beweis, wie sehr dieser am Alten auch da festhält, wo das ihm so nahe liegende Niederdeutsche Weiterbildung mitgemacht hat. Denn das vom griechischen pyxis (aus puxos Buchs, Buchsbaum) stammende Wort, das mittelhochdeutsch buhse, mittelniederdeutsch busse hieß, hat sogar im Neuniederdeutschen den Umlaut angenommen (büsse) den die Seemannssprache bisher mit Erfolg abgelehnt hat. Das englische box wird auch in deutsch-seemännischen Munde oft gehört, sogar (scherzweise) für Kammer, um die Enge einer solchen zu kennzeichnen.

**Bucht,** die. 1. Die Biegung eines aufgeschossenen oder sonst „gebogenen" Taues. 2. Bucht im neuhochdeutschen Sinne eines kleinen Meerbusens, Ort wo die Küste sich einbiegt. Nach Heyne ist das Wort erst im 18. Jahrhundert aus Niederdeutschland in die hochdeutsche Schriftsprache gedrungen. So hat also das Niederdeutsche diesen althochdeutschen Besitz vor dem Verluste gerettet, denn von dem althochdeutschen biogan biegen gab es schon in alten Zeiten ein Substantivum biugo = sinus.

**Bug,** der. Der vorderste, stark gebogene Teil des Schiffes; die Biegung ist das den Ausschlag bei der Benennung Gebende. Das hat Weigand (I. 278) zwar geleugnet, indem er sagt, bug käme nicht von biegen wegen des uo im althochdeutschen und mittelhochdeutschen buoc; aber ohne Erfolg, denn woher soll das althochdeutsche buog, das obere Gelenk des Oberarms und des Schenkels, anders kommen als von biogan? Gothisch biugan, biegen und beugen; Sanscrit bhug, inflectum esse (gekrümmt). Es ist behauptet worden: „Die uralten Bezeichnungen von Körperteilen wie Arm, Bug, Herz, Nase Niere etc. etc. beruhen auf dunklen Wurzeln, von denen wir nirgends mehr eine Spur finden; sie gehören eben zum allerältesten Wortbestande der indogermanischen Sprache." Für Bug liegt aber die Annahme einer Wurzel die biegen bedeutet so nahe, daß man sich ihr nicht entziehen kann. Auch Bogen ist verwandt, altdeutsch bogo, boge = Halbkreis, Waffe, Sattelbogen; niederländisch boog, wozu Aubin bemerkt: „ce mot se dit de toutes les choses qui se sont en ligne courbe." Bug heißt niederländisch allerdings nicht boog sondern boeg, aber Weiland sagt: „boeg van buigen, het voorste gedeelte van een schip, waar het sterk gebogen is." — Kilianus gebraucht bocht und boech als völlig gleichbedeutend. — Angelsächsiseh bôg, englisch bough. In der Edda wird für Biegung, Krümmung, bugr gebraucht. — „Über den Steuerbord-, über den Backbordbug anliegen oder segeln" heißt: Das Schiff liegt auf der Steuerbord-, auf der Backbordseite am Winde, segelt mit der Steuerbord-, mit der Backbordseite der Segel beim Winde. Das sind zwei sehr verschiedene Fälle; will der Seemann aber sagen: „auf alle Fälle", so sagt er: „über jeden Bug", auch da wo es sich nicht um Seemannschaft handelt; Groningen: „Hy prebjerret it op alle bugen um rik to wirden."

**Bugsieren,** ein Schiff durch ein anderes schleppen, in dem

der schleppende Dampfer die schleppende Troß, die an seinem Heck belegt ist, am Bug des zu schleppenden Schiffes festmacht. Wenn das s nicht wäre, so könnte man, annehmen, das ieren sei einfache Endung, so aber muß an eine Zusammensetzung gedacht werden. Diese ergibt sich aus dem Holländischen und Ostfriesischen, wo sjoren, festmachen, sjuren, ziehen, schleppen bedeutet. Man hat also die Wahl, anzunehmen daß bugsieren vom holländischen sjoren kommt und von Bug, so daß also das Wort hieße: „ein Tau am Bug festmachen," oder vom ostfriesischen sjuren und Bug, so daß es hieße: „ein Schiff an seinem Bug ziehen, schleppen"; vielleicht haben auch beide Bedeutungen in einander gespielt. — Eine eigenartige Form hat der Übersetzer der „Durchläuchtigsten Seehelden," Sulzbach 1681, dem Worte gegeben. Er beschreibt die Seeschlacht bei Lepanto und gibt an, daß die Nachhut der Christen unter dem Marquis de Santa Cruz Alvaro Bacciano hauptsächlich aus Galeazzen bestanden habe, „von denen jedwede sechs und fünfftzig grosse Stück-Geschütz, zwölffe in den Vordertheil, zwölffe in den Hindertheil, und sechzehn an jedweder Seite, und sechs hundert Fuß-Knechte auf hatten, . . . . und weil sie so schwer waren, hat man, damit sie nicht dahinten bleiben sollten, sie nahe an den Feind büchsiren oder fortziehen lassen, daher sie auch die ersten waren, welche auf den Feind ohne Verhinderung der andern Galeyen zu schießen begunten."

**Bugspriet,** das, eine Art Mast, nur daß er nicht aufrecht steht, sondern im Winkel geneigt über den Bug hinausragt. Spriet heißt eigentlich Spieß, Stange, Spiere, Baum; auch die Stange die diagonal in das deshalb Sprietsegel genannte Bootssegel gesteckt wird um es auszubreiten. Es ist darum schwer zu entscheiden, ob es von spriotan = sprießen oder von spritan = spreizen kommt; der Bedeutung nach wäre beides möglich. Das französische beaupré ist aus Bugspriet mundgerecht gemacht. — Im Niederdeutschen früher bochspreeth und bockspreet, bochspreth; „und syn bochspreth qwam in Klawes Wendes focken tackel to staende. Do lepen twe boesmans (Matrosen) van den unsen int focken tackel und houven eme dat stach und bolynen van synem bochsprete" . . . In einer Verklarung am 31. Oktober 1564 zu Bremen abgelegt heißt es: . . . „erschenen F. W. und bekennet onde getuget, dat vorleden

sonnauend den 12. October sick ein storm erhauen, ond sy datsulnige mall J. R. by A. G. sinem schepe hengedreven, ond also he jegen gedachten A. G. schip gekamen, sy J. bochspreeth in A. bachstaken geraket.“ In einer zweiten Verklarung über denselben Fall heißt es: „doch nichtes desto weniger J. R. mit synem bockspreet in ohre hovettow gedreuen sy.“ (Schiller und Lübben VI. 26).

**Buhne,** die, ein Flechtwerk von Reisig zum Schutze eines Ufers, einer Küste gegen das Wasser. Es ist im Grunde genommen nur eine andere Form für Bühne. Dieses heißt Bretterboden, Boden eines Hauses, Decke eines Zimmers, bretterne Erhöhung, Bretterverschlag, Bretterverkleidung, und eine Verkleidung bildet auch die Buhne, nur daß sie nicht aus Brettern sondern aus Reisern hergestellt ist. Es bedeutet auch Fischzaun und Fischkasten, und zwar einen solchen auch wenn er aus Brettern hergestellt ist, so wie auch ein aus Brettern hergestellter Uferschutz noch Buhne genannt wird.

**Buk** = Bauch.

**Bulin,** die, ein Tau das an der Seite eines Rahsegels ungefähr in der Mitte des stehenden Lieks befestigt ist und dazu dient, das Segel steif beim Winde zu halten und seinen Bauch möglichst weit nach vorne zu holen, damit das beim Winde segelnde Schiff möglichst viel Wind in seine Segel bekomme und größere Fahrt mache. Da die Bulin an einer sehr gebogenen Stelle des Segels sitzt, so ist anzunehmen, daß sie vom Biegen den Namen habe; und wirklich hieß sie früher auch Buglin; Kilianus schreibt boech-lyne. — Davon das französische bouline; á la bouline, beim Winde. — Die Befestigung der Bulin am stehenden Liek erfolgt durch **Bulinsspruten,** Verbindung von zwei oder drei einfachen Stroppen, welche den Zug der Bulin auf einen großen Teil des Lieks verteilen, ausbreiten, ausspreiten sollen.

**Bumboot,** das, ein Boot in dem Händler allerlei Lebens- und Genußmittel feilhalten oder an Bord bringen, Obst, Gebäck und dergleichen Dinge, die in der Bordverpflegung nicht vorgesehen sind. Das Wort kommt nicht etwa von pumpen, wiewohl Bumbootsleute leider manchmal auch borgen, sondern ist mit Buhne verwandt, im Sinne von Fischkasten. So hieß ein Boot mit einer Buhne Bun- oder Bumboot, und zwar in Flandern und

Südholland, wo dergleichen Fischerfahrzeuge gebräuchlich sind. Sie werden aber auch als Lootsenfahrzeuge benützt und eignen sich, grade wegen der Buhne, dem Fischtank in der Mitte, besonders zum Aufstapeln und Feilbieten von Verkaufsgegenständen. Englisch bumboat, a boat for carrying provisions to a ship at a distance from shore. Doch ist letzteres nicht mehr ganz zutreffend, da es jetzt auch Bumbootsleute, namentlich Bumbootsfrauen gibt, die nicht at a distance from shore ihr Wesen treiben, die gar kein Boot; geschweige denn ein Bumboot besitzen oder benützen, sondern einfach ihre Waren in einem abgelegten Kinderwagen längsseits eines am Bollwerk oder dem Kai liegenden Schiffes bringen. Der Name aber, Bumbootsmann oder Bumbootsfrau, ist geblieben. —

**Bullei,** das, eine kleine, runde Scheibe von dickem Glas im Deck selbst, im Decksfenster, besonders aber auch in der Bordwand zum Einlassen des Lichtes. Aus dem englischen bull's-eye gebildet, = Ochsenauge. Auge wird in den verschiedensten Bedeutungen bildlich und in übertragenem Sinne gebraucht, sodaß uns die Aufnahme in die Seemannssprache nicht wundern kann, s. Ochsenauge.

**Bullentau,** das. Man benützte früher besonders eingerichtete Prähme, Hulke, abgetakelte Kriegsschiffe etc. etc. um ein Schiff das gekielholt werden sollte auf die Seite zu legen. Sie hießen Bullen, weil sie sehr stark und steif sein mußten wie der Nacken eines Stiers. Das andere Schiff ward mit sehr starken Tauen auf die Seite gezogen, die Bullentaue hießen. Als die Bullen selbst schon lange nicht mehr gebraucht wurden, nannte man die Taue, die irgendwo zur Verstärkung, zur Aushilfe, zu besonderer Befestigung in besonderem Falle dienten, immer noch Bullentaue.

**Bund, türkischer,** eine Takelung am Ende eines Taues, besonders eines Strecktaues, das Besuchern des Schiffes in die Hand gegeben wird zum Festhalten und das darum etwas eleganter getakelt ist in Gestalt eines Turbans, wofür schon seit Jahrhunderten der Ausdruck „türkischer Bund" in Deutschland in Gebrauch ist. Wenn nur das Aufdrehen des abgeschnittenen Endes vermieden werden sollte, so würde ein Hundspünt (s. d.) genügen; der türkische Bund wird also aus Schönheitsrücksichten gemacht.

**Bunker,** der. Kohlenbunker sind durch eiserne Schotte ab-

gegränzte Schiffsräume die zur Unterbringung des Schiffsbedarfs an Kohlen dienen. Durch die großen Fortschritte des Dampfes haben die Bunker eine noch vor wenig Jahrzehnten ungeahnte Vergrößerung erfahren. Etymologisch hängt das Wort mit Buhne zusammen in der Bedeutung Brettergestell, Bretterunterlage für die Ladung, dann Laderaum, manchmal auch das in demselben Befindliche, die Ladung selbst. So wurde das Wort bonik, bonk, bunk im Mittelalter gebraucht, wie aus zahlreichen Zeugnissen erhellt. In einer Hansa-Urkunde von 1225 heißt es: „Item aliquis veniens cum navi ad portum tytulo vendicionis aperit et dividit res suas, quod sic nominamus: ofte he sinen bonich breket, vendens aliquam partem rerum suarum . . . .“ Eine Apenrader Skraa sagt: „item, eyn schipman, de eyn schiphere heth onde de mit em in deme schepe sin, de en open eren bonnyk nicht, er se vornoghed hebben dat schiplon“, (lat. Text: „item, nauta dictus skipher et secum in navi existentes sua bunkae non aperiant, antequam satisfactum fuerit pro naulo.“ Hansa-Urkunde von 1364: „were dat een bonk ghebroken worde in den schepen, dat gut, dat men upschepet, unde dut in den schepen blift, schal haluen tollen gheuen.“ Hansa-Receß von 1388: „it., en schal men nen gud by westen der Maase utschepen umb ostwert to vorende. Men werit, dat en schipher qweme by westen der Maase in Zeland, de mach dar synen bonnik breken und bringen dat gud by sworen eeden tho dem stapel.“ In einer dieser Formen und in der Bedeutung Laderaum ist zur Hansazeit das Wort nach England gekommen, wo es bald teils in eingeschränktem teils in erweitertem Sinne mehrfache Verwendung fand und sich einbürgerte. So heißt denn nun im Englischen bunk: „a wooden box or case, serving as a seat during the day and a bed at night;“ bunker aber heißt: „a bench or sort of chest that serves for a seat“; also eine Sitzbank die zugleich als Aufbewahrungsraum diente, so an die Bordwand gebaut aus Brettern, daß die Vorderwand und der Sitz grade waren, die von der Bordwand selbst gebildete Rückwand wegen der Gillung aber schief zulief, der Raum unten also nicht so breit war wie oben. (Noch heute wird auf kleinen und kleinsten Schiffen der Raum so ausgenützt). Diese chest diente zur Aufbewahrung, zum „Verstauen“ von allen möglichen Dingen, auch von Kohlen zum Kochen der Speisen. Als aber Kohlen für die Dampf- und mancherlei anderen

Maschinen gebraucht wurden, da war es mit der Sitzgelegenheit bald vorbei, denn die Bunker nahmen immer größeren Umfang an und wurden stattliche Räume, deren eine Wand aber immer noch mit der Bordwand zusammenfällt, und ihre Gillung mitmacht, da sie zwischen Maschine und Bordwand angebracht zu werden pflegt. — In der Zeit des siegreich vordringenden Dampfes ist denn das alte deutsche Wort in der neuen, fremd erscheinenden Gestalt Bunker und in der beschränkten Bedeutung Kohlenbunker wieder heimgekehrt, nicht mehr Ladung im Allgemeinen, sondern nur Laderaum für die zum Schiffsgebrauch dienenden Kohlen bezeichnend. — Im Jahre 1898 tauchte plötzlich das Zeitwort „bunkern" auf. Irgend ein Seemanöverberichterstatter hatte sagen hören: „morgen füllen wir unser Bunker (mit Kohlen) auf," und dachte, vielleicht weil ihm flunkern so geläufig war, diese Tätigkeit heiße seemännisch bunkern; war er aber seemännisch gebildet, und wußte daß das Wort bunkern gar kein Wort war, so mag er den Drang in sich gefühlt haben eine große Tat zu tun und setzte das geschmackvolle Wort als eigene Zeugung in die Welt. So ward denn mit einem Male in den verschiedensten Zeitungen bunkern den Nichtseeleuten als ein seemännisches Wort versetzt. Es scheint aber schon wieder im Verschwinden gepeilt werden zu können und wird hoffentlich bald wieder der Vergessenheit anheimgeben worden sein; man könnte sonst ebenso gut anstatt ernten auch scheuern, anstatt dreschen flegeln und anstatt schreiben federn sagen.

**Bunsch,** der, = Bündel, von binden, vergl. v. Strombeck, Mar.-Rundschau 1899 p. 1127: „Nach dem Setzen (des Großsegels) die Läufer der Fallen und Taljen aufschließen (verdruckt für aufschießen), die Zeisinge in kleine Bunsche legen, die Bezüge klar zum Verstauen im Segelraum zusammenlegen." Ein Wort das nur mundartlich vorkommt, und zwar in Niederdeutschland, ein Bunsch Garn, ein Bunsch Wolle; während man in Hochdeutschland Gebund sagt, ein Gebund Flachs etc. etc. Etwas zusammengebundenes oder wenigstens etwas das so zusammengelegt ist, daß es wie zusammengebunden aussieht.

**Büse,** die, ein Schiff zum Heringsfang, Heringsbüse, stark gebaut, früher mit zwei Masten, jetzt nur mit einem. Mittelniederdeutsch buse, butze; „de Hollander, de do in der ze weren up den herynk vank wol mit dre hundert bussen, vif vredeschepen

(Kriegsschiffe, Fischereischutz!) darbi." (Lüb. Chronik). „Bertoldus Schulenberg recognouit, quod Nicolao Schulenberge pertineat in dimidio nauis secilicet butza de XVI lestis." (Wismar 1329). Nach Diez kommt es aus dem Lateinischen, ist aber dann bereits sehr früh entlehnt, da es schon im Angelsächsischen bus hieß (in der Zusammensetzung bus-carlas Schiffskerle, Schiffsleute) Niederländisch buis; englisch buss, „a small vessel, from 50 to 70 tons burden, carrying two masts (also ungleich den Emder Heringsbüsen) and two sheds or cabins, one at each end, used in herring-fishing." „Really the same word as box" fügt das Imperial Dictionary hinzu; kurz und bündig, ob aber ganz richtig? — Mittellateinisch bucia, buza, (während box damals buxis und poxis hieß, aus griechisch puxos, Buchs, Buchsbaum) provençalisch bus, altspanisch buzo, altfranzösisch busse, buse, buce.

**Buserun,** der, eine Bramtuchjacke, vom Hals bis zu den Hüften reichend, beliebtes Kleidungsstück der Seeleute, in Österreich „Bordleibel" genannt. Ein zusammengesetztes Wort. Rune, Run heißt in Ostfrießland eine Jacke, die als Überwurf zum Schutze bei der Arbeit getragen wird. Buse kommt jedenfalls von busen, welches ebenfalls in Ostfriesland im Sinne von ungestüm sein, sich stark bewegen, sich ausdehnen, schwellen blähen gebraucht wird; sei es nun, daß dabei direkt an busen gedacht ist, sodaß ein sich bauschendes, vom Winde aufgeblähtes Kleidungsstück gemeint ist, sei es daß es ein den Busen bedeckendes Gewand darstellen soll, in welchem Falle die Verwandtschaft doch dieselbe bleibt, da Busen ebenfalls etwas Schwellendes bedeutet; etwas Sichausdehnendes, Gerundetes. Ich möchte mich für Ersteres entscheiden, so daß das Weite, Faltige den Ausschlag gegeben hätte, zumal es im Mittelniederdeutschen ein Wort buys gab, das schon allein für sich weites, faltiges Obergewand hieß. In diesem Falle wäre die Zusammensetzung tautologisch, aber das teilt sie mit Pijacke und manchem anderen seemännischen Worte. Gegen den Gedanken an „Busen" könnte auch der Umstand sprechen, daß dieses jetzt meist „bossem" gesprochen wird und auch im Mittelniederdeutschen schon überwiegend bosem hieß, wofür leicht viele Zeugnisse beizubringen wären, da Busen im juristischen Sinne die direkt ab- oder aufsteigende Verwandschaft hieß und in vielen Rechtsurkunden vorkommt. (Partus sequitur ventrem, das Kind folgt dem Busen).

— Zudem wird das Wort oft Buscherun ausgesprochen und das bringt es dem Begriff „bauschen“ noch näher. Es ist nicht nur in Friesland, sondern bis in das ostpreußische Seegebiet hinauf in Gebrauch und heißt dänisch busserunne (nach einer schriftlichen Mitteilung eines Königl. Navigationslehrers, der früher Ostseekapitän war). — Häufig in der Dimitutivform „Busseruntje“, „Busserunchen.“

**Butluv,** das. „So heißt eine Art starke Spier, welche vorne an beiden Seiten des Gallions in der Richtung aus dem Schiff liegt, welche die Fockrah hat, wenn man dicht beim Winde segelt.“ (Roeding.) Durch das Butluv fährt der Fockhals. Buten heißt draußen; Butjadingen das Land „buta Jada“ (jenseits der Jade, von Rüstringen aus gesehen); ein butenkierl ist ein Fremder (schon im Teuthonista butenmynsch) und als solcher für jeden Ostfriesen verdächtig. — Luv heißt in seiner ursprünglichsten Bedeutung einfach ein Stück Holz, ein Pflock, eine Stange, ein Balken, und in diesem Sinne ist es hier gebraucht (s. Luv.)

---

# C.

(Vergl. K.)

**capsizen** wird als Fremdwort manchmal für Kentern gebraucht; englisch capsize, to upset or overturn. Die Engländer wissen aber selbst nicht, woher dieses ihr Wort kommt. Es drängt sich der Gedanke an das Purzelbaumschlagen auf, das man in Niederdeutschland „Kopheisterschießen“, doch wohl auch „Kopsheisterschießen“ heißt. Da dieses dieselbe Bewegung darstellt, die ein kenterndes Boot macht, so wäre es nicht unmöglich, daß capsize davon herstammt, also seinen Ursprung aus dem niederdeutschen Kinderspiel herzuleiten hätte.

**Cargo,** die Ladung eines (Handels-) Schiffes. Vom lateinischen carrus, der Wagen, kommt zunächst carricare, (auf den Wagen) laden, davon dann das spanische Zeitwort cargar, laden, woraus das Substantivum cargo gebildet ist. **Supercargo,** der von der Rhederei bestellte mit an Bord eingeschiffte kaufmännische Verwalter der Ladung, dessen Geschäft es ist, den

Verkauf der Waren zu besorgen und überhaupt die das Schiff betreffenden kaufmännischen Verhandlungeu zu führen. Von carrus kommt auch Carneval (carrus navalis, der Schiffswagen; bei den alten Deutschen wurde im Frühling zur Feier der Wiedereröffnung der Schiffahrt ein festlicher Umzug gehalten, bei dem unter allerlei Verkleidung und Scherz ein Wagen in Gestalt eines Schiffes umhergefahren wurde). Von carrus kommt auch Charge (s. d.)

**Certepartie,** s. Certificat.

**Certificat,** das, ein Zeugnis, ein Schein, eine Bescheinigung über wichtige das Schiff und seinen Führer betreffende Eigenschaften und Fähigkeiten. Zu den Schiffspapieren gehören folgende Certificate: Der Classificirungsschein, der Meßbrief, der Registerbrief, der Beilbrief, der Befähigungsschein (Qualifications-Attest; die Certepartie, der Schiffsfrachtbrief, Schiffsfrachtvertrag, das Connaissement, der Verladungsschein). Der Unterschied zwischen Certepartie (eigentlich Cartepartie, bei Roeding Chartepartie) und Connossement (Conaissement) besteht darin, daß sich letzteres nur auf einen Frachtbrief über einen Teil der Ladung bezieht, ersteres aber gebraucht wird, wenn ein Kaufmann ein ganzes Schiff befrachtet, trotzdem eigentlich — partie gerade auf einen Teil schließen ließe. — Die Herkunft aus dem lateinischen liegt auf der Hand.

**Charge,** die, eigentlich Ladung, wie man denn auch vom Chargieren eines Gewehres oder einer Kanone spricht, bedeutet den Dienstgrad, den jemand in der Rangstufe der Unter- oder Oberoffiziere einnimmt oder bekleidet. Wie Cargo vom lateinischen carrus, der Wagen, carricare laden; also einer, der mit etwas beladen ist, auf den eine Würde, ein Amt, ein Dienst gelegt ist. Es ist dabei zunächst an die Bürde gedacht, hernach aber auch mehr und mehr an die Würde, so daß es in manchen Redewendungen nur von letzterer gebraucht wird. Neuerdings wird vorschriftsmäßig in der Marine anstatt Charge Dienstgrad gesagt.

**Chasse marée** heißt ein französisches Küstenfahrzeug mit Fockmast, Großmast und Treibermast, Lugger- und Topsegeln; wegen der Segel könnte man es mit Lugger oder Logger übersetzen, am einfachsten aber wäre es durch „Jacht“ wiedergegeben. „Bateau des côtes de la Bretagne, solidement construit, le plus souvent ponté, et parfailement approprié à la navigation de ces

parages. Le Chasse-Marée navigue bien, il est très-convenable pour la pêche et pour le petit cabotage; il porte deux mâts inclinés sur l'arriére gréés avec beaucoup de simplicité, et souvent un troisième — das ist der Treibermast — dit de Tapecul".

**Cirrocumulus,** s. Cirrus.

**Cirrostratus,** s. Cirrus.

**Cirrus.** Federige Wolkenbildung = Federwolke, von cirrus = Haarbüschel, natürliche Haarlocke, Federbüschel am Kopfe der Vögel. Cirrostratus, die federige Schichtwolke, von sterno, stravi, stratum sternere, hinbreiten (davon auch unsere Straße, via strata). Cirrocumulus, die federige Haufenwolke, von cumulus, der Haufe.

**Citadellschiff,** das, bezeichnet ein Panzerschiff, dessen Panzer nicht die ganze Länge des Schiffes bedeckt, sondern nur den Raum einschließt, der die wichtigsten Anlagen, die besonderen Schutzes bedürfen, enthält. Man könnte sagen, die Citadelle wäre ein Panzer im Panzer, wenn Panzer für Panzerschiff allgemein verständliche Abkürzung wäre. Die Bezeichnung Citadelle ist, davon abgesehen, daß sie ein Fremdwort darstellt, zutreffend gewählt, sie stammt vom französischen citadelle, das seinerseits vom italienischen citta, Stadt, kommt und eine kleine Festung bei einer größeren Stadt bedeutet, in die die belagerten Bewohner der Stadt, wenn diese nicht mehr zu halten ist, sich als äußersten Zufluchtsort zurückziehen können. So verhält sich also die Citadelle an Bord zu dem ganzen Panzerschiff wie die citta zur citadelle.

**Compartement,** das. (Wasserdichte) Abteilung des Schiffes, aus dem englischen, vom lateinischen compartior, ich teile ab. Die Kriegsschiffe alle. werden jetzt so gebaut, daß sie in einzelne Abteilungen zerfallen, die gegen einander wasserdicht abgeschlossen werden können, so daß eine oder mehrere mit Wasser (durch einen Zusammenstoß, durch Auflaufen auf einen Felsen, oder auch — bei Feuer — durch den Willen des Kommandanten) gefüllt werden können, ohne daß das ganze Schiff sinkt. Das Fremdwort ist im Aussterben begriffen, seitdem unsere Schiffsbaukunst sich von England unabhängig gemacht hat. (s. Schott.)

**Compound** — heißt zusammengesetzt, vom lateinischen componere, und kommt im Englischen in unzählbaren Verwendungen vor; seemännisch haben wir im Deutschen deren zwei

herübergenommen. 1. Compound - Maschine, eine Maschine, bei der der Dampf nach einander in zwei Zylindern expandiert, bei der aber die Zylinder nebeneinander liegen, so daß deren Kolben an zwei rechtwinklig zu einander versetzten Kurbeln arbeiten, (also nicht immer gleichzeitig auf dem toten Punkte stehen). 2. Compound = Panzerplatte (steel faced armour plate), „stahlbekleidete Walzeisenpanzerplatte“; Stahlplatten und Eisenplatten zusammengeschweißt, eine Vereinigung der Härte und Undurchdringlichkeit des Stahles mit der Zähigkeit des Eisens, so daß die Vorzüge beider Materialien, nicht aber ihre Nachteile, zur Geltung kommen.

**Concentration,** die, deckt sich begrifflich mit dem, was man „Breitseite“ zu nennen gewohnt war, und bedeutet die Richtung sämtlicher Geschütze auf der einen Seite eines Schiffes auf einen Punkt, der getroffen werden soll. Es gibt bestimmte Zeichen auf Deck, nach denen die Kanonen gerichtet werden, um in Concentration zu stehen, sie heißen Concentrationsmarken. Sämtliche Kanonen einer Schiffsseite haben in dieser Ladestellung ein **Zentrum** für ihre Richtung **mit** einander genau; daher der (dem lateinischen entlehnte) Name.

**Contrebrass,** die, heißt die Braß der Großrahe die in **entgegen**gesetzter Richtung der eigentlichen Braß fährt und dieser zu wesentlicher Unterstützung dient. Mit ihr wird vorzugsweise das Bewegen der Großrahe ausgeführt, während die Achterbraß dieselbe stützt. Die Achterbraß fährt nach achtern, nach dem Kreuzmast; die Contrebraß nach vorne, nach dem Fockmast. Gewöhnlich **Grosscontrebrass** genannt.

**Convoy,** der, aus dem Französischen vom lateinischen con und via, einer der mit einem anderen denselben Weg geht oder fährt; seemännisch das Kriegsschiff oder die Kriegsschiffe, die Handelsschiffe in Kriegszeiten über See begleiten, damit sie nicht gekapert werden. **Convoyieren** heißt also mit einem Handelsschiff als Geleit- und Beschirmungsschiff fahren. Der solchem Schiffe bezw. seiner Ladung zur Versendung nach dem Bestimmungsorte mitgegebene Abfertigungs- oder Begleitschein heißt Convoybrief.

**Cordes'sches Gewehr,** das, ist ein Gewehr zum Schießen einer Leine, wodurch eine Verbindung zwischen Rettungsboot und Schiff hergestellt werden kann, wenn das Boot nicht an das

Schiff gelangen kann. Die Wurfweite beträgt 70 m. Aus dem Gewehr können auch Leuchtkugeln geschossen werden, um bei Nacht dem in Not befindlichen Schiff das Nahen des Rettungsbootes anzuzeigen. Die Very'sche Pistole dient auch zum Signalgeben durch Leuchtkugeln; sie ist Hinterlader, ihre Handhabung daher sehr einfach, weil die Zündmasse gleich mit in der fertigen Patrone liegt. (Dick und Kretschmar, II. 315.) Cordes und Very sind die Namen der Erfinder.

**Crew,** die, heißt eine Gemeinschaft von Seeleuten, die Gesamtheit derer, die sich an Bord eines Schiffen befinden, die zusammen die Bemannung eines Bootes ausmachen, Schiffscrew, Bootscrew. Besonders aber wird es in der Marine gebraucht für die Gesamtheit derer, die mit einander in einem und demselben Jahre als (See-) Kadetten eingetreten sind. „Wir sind von der 75er Crew," „er ist von meines Mannes Crew," „sie sind Crew-Kameraden," „wir feiern unser Crewfest." — So unzweifelhaft englisch Form, Aussprache und nächste Herkunft sind, so ist doch das Wort gemeingermanisch und bedeutet nichts weiter als Wachstum, das was (in einem Jahre) gewachsen ist („Crescenz" sagen sie am Rhein), was in einem Jahre als Zuwachs zur Marine gekommen ist oder was durch langes enges Beisammensein an Bord und Zusammentragen von Freud, Leid und Arbeit zusammengewachsen ist. Verwandt mit dem niederdeutschen greien, groien, grojen (s. Groden), althochdeutsch gruoan, gruan, gruen, gröen, cröen, mittelhochdeutsch grüen, grüjen, mittelniederdeutsch groien, altfriesisch groia, growa, angelsächsich growan, altnordisch groa, norwegisch groe, schwedisch gro: alles grünen, wachsen bedeutend. — Vom lateinischen cresco kommt das französische croître wachsen, recroître wieder (nach-) wachsen und davon recru (unser Rekrut), also der Wiedernachgewachsene, der „Nachwuchs". Davon dann recruter ausheben, sich rekrutieren, seinen Nachwuchs beziehen. — Insofern crew (früher crue geschrieben, altisländisch kru) und recru eigentlich dieselbe Bedeutung haben, treffen die getrennte Wege gegangenen Vettern der großen Wortsippe wieder sehr nahe zusammen. — Zu bemerken ist hierbei, daß es ein mittelniederdeutsches Wort krup, krop gibt, das Vieh bedeutet, besonders Rindvieh, aber auch Pferde. Schiller und Lübben vermochten es nicht zu deuten und bemerkten richtig nur so viel, daß es nicht von krupen = kriechen komme, da es sich

ja nicht um kriechende Tiere handle. Es erscheint mir sehr wahrscheinlich, daß dieses krup gleich crew ist, d. h. das Vieh das einem Besitzer (ursprünglich vielleicht auch bloß in **einem** Jahre) gewachsen ist, wobei noch einmal zu vergleichen altfriesisch growa, angelsächsisch growan, wachsen. In dieser Annahme werde ich durch den daneben hergehenden, gleichbedeutenden Begriff queck bestärkt. Eine mittelalterliche Rechtsbestimmung sagt: „So die beiden oldern jeven einem Kinde mit — it is gelt ofte ein hovet krops . . . und so dat queme, dat dat Kind sturve, deme dat gelt unde queck bit den beiden olden blyven.“ Hier wird also ein Stück („Haupt“) Vieh, weil es lebendig ist mit dem Worte bezeichnet das „Leben“ bedeutet. So gewiß man aber Vieh Leben nennen kann, kann man es auch „Gewachsenes“, Wachstum, (also auch hier „Crescenz“) nennen; man muß nur dabei im Auge haben wie wichtig einem Viehzüchter sein Vieh und das Wachsen (und Gedeihen) dieses seines Hauptbesitzstandes ist. So war es für die Betroffenen geradezu eine Lebensfrage, wenn einmal die krup von einer Sturmflut überrascht wurde: wie es in einer dithmarsischen Chronik heißt: „umme dusse tidt was ein mechtich storme . . . . insonderheit averraschet dat water an etlichen orden dat krup.“ Denn, so sagt ein anderer aus jener Zeit, „alle volkere van erst an hebben ehren vonehmsten rikedom im krupe gehatt.“ Es fragt sich also noch sehr, ob die Angeln und Sachsen nicht schon das Wort krup mit über den Kanal genommen und drüben zu crew umgestaltet haben, so daß wir es also auch hier, trotz der so sehr englischen Gestalt, doch mit einem deutschen Worte zu tun hätten.

**Culmination,** die, ist der Durchgang eines Gestirns durch den Mittagskreis. Die Beobachtung seiner Höhe, die es bei diesem Durchgang hat, stellt seine Mittagshöhe fest und ist von ganz besonderer Wichtigkeit für Feststellung des Ortes, da sich ein Schiff befindet. Deshalb wird das Wort culminieren im Munde der Seeleute auch in übertragener Bedeutung gebraucht. „Na, endlich culminiert?“ wird einer gefragt, der sehr lange geschlafen hat; culmen = Gipfel, Höhepunkt.

**Cumulus** s. Cirrus.

**Cyclon,** der. Das griechische Wort für Kreis, Kyklos, hat seit Cyklops, dem Schmiedeknecht Vulkans mit dem einen **runden** Auge auf der Stirn, die weiteste Verwendung in allen gebildeten

Sprachen gefunden: auch zur Beziehung seiner gewaltigen Drehstürme in denen, namentlich ehe das Drehungsgesetz der Stürme bekannt war (ein deutscher Gelehrter, Dove, hat es zuerst aufgestellt), manches Schiff mit Mann und Maus untergegangen ist. Cyclone haben einen Durchmesser von 200 bis 500 Seemeilen, der sich um einen windstillen Mittelpunkt („ein kalmes Centrum") dreht und mit einer Geschwindigkeit bis zu 30 Seemeilen in der Stunde fortschreiten kann. Sie drehen sich auf der nördlichen Halbkugel nach entgegengesetzter Richtung wie auf der südlichen, nämlich auf dieser mit, auf jener entgegen dem Zeiger einer Uhr. Es geht ihnen eine eigentümliche Windstille und tiefer Barometerfall voraus. Seitdem man das Drehungsgesetz kennt, kann man ausweichen, unter Umständen aber sogar die Drehung benutzen zu einer desto schnelleren Fahrt.

---

# D.

**Davit**, das. Vorrichtung zum Aufhissen und Aufhängen der Schiffsbeiboote. Meyers Konversationslexikon behauptet mit einer Sicherheit die einer besseren Sache würdig wäre, das Wort sei englisch. Gewiß wird es jenseits des Kanals in derselben Bedeutung gebraucht, aber seine Wiege hat an deutscher Seeküste gestanden. Denn weder in der englischen Form davit, noch in der schwedischen david, noch in der dänischen davit, noch in der holländischen jutt gibt das Wort irgend einen Sinn, den gibt es nur im Deutschen, und zwar in seine Bestandteile zerlegt und in seiner ursprünglichen niederdeutschen Form: Dove Jitte, d. h. taube Jütte. Jütte ist ein gangbarer weiblicher Vorname, Koseform von Judith. Der Name diente einst allgemein zur allgemeinen Bezeichnung des weiblichen Geschlechts. Man sagt noch heute vielfach mal Jitte für albernes Frauenzimmer. Aus dem Mittelalter ist uns der Spruch erhalten: „Lange Kleder un korten syn, dat is syne arth der leven yuten," Im „Reinke de Vos" heißt es, da Braun der Bär beim Bauer Rustefyl in die Klemme geraten war: „De Kärkher unde de koester bede. De kwemen dar ok mid erem geräde. De papen-meiershe (Pfarrköchin), de

het fru Jütte, de was de, de de baste grütte konde bereiden un koken . . ." Um Bremen herum und mehr nach Oldenburg und Ostfriesland hin sagte man Jitte. Eine „dove Jitte" ist nach dem „Bremer Wörterbuch" „ein Weibsbild das nicht gut hört." Jumfer Jitte mit dem holten Titte, Schimpfname für ein junges Frauenzimmer, deren Busen nicht sonderlich begabt ist." Es kommt auch die Bezeichnung „dumme Jitte" eben so häufig vor wie dumme Trine, dumme Liese, schlampige Suse, faule Grete, dove Greetje. Ueberhaupt spielt die Volkssprache gern mit dergleichen Frauennamen. Man denke nur an „schnelle Kathrine." So sagt man „Jumfer Kattel" für „menses" „Gretchen in der Küche" heißt ein ungeborenes Mädchen, wir „Jan im Keller" ein ungeborener Knabe. „Gretchen vom Deich" wird das Kreuzbramsegel genannt. „Frau Johanna", dame Janne, nannten die französischen Matrosen eine dickbauchige korbumflochtene Flasche, was mißverstanden als Demijohn ins englische überging und von da nach Norddeutschland kam, wo es für Korbflaschen, in denen Portwein, Madeira und dergleichen Getränke versandt werden, gebraucht wird und sich eine deutsche Aussprache mit ungewöhnlich langem i gefallen lassen muß. „Liese" heißt ein Trinkkrug nicht unbedeutenden Inhalts; „Liese" nannten die Soldaten in früheren Zeiten das Strohbündel, auf dem sie liegen mußten, wenn sie Stockprügel bekamen. Wie gern das Volk dergleichen Namen wählt, lehren die volkstümlichen Namen für Nigella damascena: Braut in Haaren, Jungfer im Grünen, Gretel im Grünen, Teufel im Busch, Gretel in der Hütte, Gretchen im Busch, Gretel in der Hecke, Gretel unter den Stauden. Und wie gern der Seemann mit dem ewig Weiblichen zu thun hat, beweist der Name „Jungfer" für einen Block von eigenartiger Gestalt. So ist es denn nicht zu verwundern, daß wir in seinem Munde die „dove Jitte" finden. Was aber bezeichnet er damit? Daß der Davit früher keine so verbesserte Vorrichtung zum Schwingen war wie heute, liegt auf der Hand. Vor hundert Jahren begnügte man sich noch mit einer recht einfachen Sache. Einfach sogar wörtlich genommen, denn damals bestand der Davit nicht aus zwei, sondern nur aus einem Balken, der zuerst gar nicht zum Bootaussetzen oder Einsetzen, sondern nur zum Ankerlichten bestimmt war. Roeding, der zu Hamburg 1794 das vortreffliche „Allgemeine Wörterbuch der Marine" herausgegeben hat schreibt über „taube Jütte": „Eine

kurze und etwas gekrümmte Sparre von starkem Holz, an deren einem Ende sich eine Scheibe befindet. Sie wird gebraucht, wenn man den Anker im Boot lichtet. Man setzt nämlich die Jütte hinten ins Boot, so daß das Ende, woran die Scheibe befindlich, etwas über den Spiegel des Boots ragt. Über die Scheibe legt man alsdann das Bojereep und windet mit dem Bratspill darauf." „Ähnliche, aber gerade Jütten gebraucht man auch in den Marssen, die Luvpardunen auszusetzen oder zu spannen . . . " Man kann sich nun leicht vorstellen, daß die eine in Betracht kommende Sparre so in in die Spur eingesetzt wurde, daß ein Mann sie mit beiden Armen umfaßte, etwa wie einer seine Jütte umarmt; es war aber nur eine hölzerne, herz- und gefühllose, „taube", dove Jütte (wie man auch von einer tauben Nuß spricht). Einmal nun im Scherz dove Jütte oder dove Jitt genannt, leuchtete dieser scherzende Vergleich bald allgemein ein, fand Beifall, Nachahmung, Aufnahme und erwarb sich schließlich in der zusammengezogenen bequeme Form davit (etwa über Dovjit, Dowit) Bürgerrecht in der Seemannssprache. Das Wort müßte demnach eigentlich die Davit heißen, wie der Seemann auch wohl sagt, die Marine schreibt aber der Davit; das Davit kann man auch hören, so daß für jeden Geschmack gesorgt ist. Die moderne Aussprache ist allerdings anglisierend Dävit.

**Deck,** Mehrzahl: die Decks, seemännisch niemals Verdeck, ist, wie Decke, Dach, decken verwandt mit dem lateinischen tegere, bedecken, tectum, Dach; griechisch tegos, Dach. — Die Schiffe der Handelsmarine werden nach den Bauvorschriften des Germanischen Lloyds gemäß der Anordnung ihrer Decks benannt. Es gibt: 1. Volldeckschiffe mit drei oder vier Decks, 2. Spardeckschiffe, von etwas leichterer Bauart, 3. Hurrikan (Orkan-) Deckschiffe, 4. Sturmdeckschiffe, 5. Schiffe mit teilweisem Sturmdeck, 6. Schutzdeckschiffe, 7. Schiffe mit Schattendeck oder Schirmdeck (wie auf vielen Flußdampfern), 8. Glattdeckschiffe (ohne Aufbauten), 9. Brunnendeckschiffe (haben vorne und hinten je einen Aufbau, die Vertiefung dazwischen heißt der Brunnen), 10. Walrückendeckschiffe, bei denen die Seiten des Schiffes bogenförmig in das Hauptdeck übergehen, 11. Turmdeck- und Kofferdeckschiffe, bei denen der Laderaum gleichsam einen großen Koffer bildet, zum Selbsttrimmen der Ladung eingerichtet; darauf dann ein kleines Deck, das Turmdeck heißt, 12. Tankschiffe,

(s. Tank), Rei einem der neuen großen Passagierdampfer unterscheidet man von oben nach unten gerechnet: 1. Bootsdeck, 2. oberes Promenadendeck, 3. Promenadendeck, 4. Brückendeck, 5. Hauptdeck, 6. Zwischendeck, 7. Unterdeck, 8. Orlopdeck. Dieses letztere war ursprünglich das einzige Deck, das zum Gehen für Menschen bestimmt war. Dieses Gehen an Deck hieß mittelniederdeutsch over (deck) lopen, daraus ist overlop geworden, (bei Kilianus overlop = boord van't schip) und das ist zu Orlop zusammengezogen; hat also mit Urlaub nichts zu tun, die wörtliche Übersetzung würde vielmehr etwa Lauf(-planke) sein. Insofern ein Deck aus (Decks-) Planken, aus Brettern, Dielen besteht hieß ein solches althochdeutsch dilla, mittelhochdeutsch dille, altnordisch thilja = Ruderbank; französisch tillac, spanisch tilla, portugiesisch tilha, Deck. — Früher sagte man zuweilen auch Raum anstatt Deck, s. Raum.

**Deckoffizier,** der, eine ziemlich unglückliche allgemeine, zusammenfassende Bezeichnung für Maschinisten, Feuermeister, Feuerwerker, Bootsleute, Steuerleute, Zimmermeister, Materialienverwalter. Welcher Gedankengang der Bildung dieses jungen Wortes zu Grunde lag ist nicht recht erfindlich, es müßte denn sein, daß ursprünglich jedem der Deckoffiziere eines der verschiedenen Decks zur besonderen Beaufsichtigung zugedacht war. Aber auch das hat sich schon lange geändert; hat doch z. B. über das Zwischendeck ein Leutnant die Aufsicht und heißt dann Zwischendecksoffizier.

**Declination,** s. Variation.

**Deich,** der. Der das Land vor der See schützende Erdwall, im Hochdeutschen, in das das Wort erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts aus dem Niederdeutschen gedrungen ist, gewöhnlich Damm genannt. Ein für den ganzen Bestand vieler Länderstrecken unentbehrliches aber sehr kostspieliges Werk der Menschenhand, daher in doppeltem Sinne treffend in Ostfriesland „de golden hoop", der goldene Reif genannt. Das Wort ist mit Teig und mit Teich verwandt, sie stammen alle drei aus der Wurzel digh, bestreichen, verkitten, dichten, tasten, tastend formen (aus einer weichen, schlammigen Masse). Der Deich wird aus weicher, ausgegrabener Erde geformt. Weil diese Arbeit hauptsächlich mit dem Spaten geschieht, so hieß im altfriesischen dyka graben, und in dem ihm so nahe verwandten Angelsächsischen

dic zugleich Deich und Graben. Altfranzösisch dik, französisch digue. Die Deichgeschworenen hießen altfriesisch dikaldermon. Die Leute die einen Deich bauen heißen diker und sind bei ihrer schweren Arbeit für ihren guten Appetit bekannt, wie sonst wohl die Scheunendrescher. Es konnte in früheren Tagen die Last des Deichens einem Besitzer so schwer werden, daß er lieber sein ganzes Besitztum aufgab und in die Fremde zog. Das tat er, indem er seinen Spaten in den Deich steckte. Wer ihn herauszog, ergriff Besitz von dem verlassenen Lande und trat in alle Rechte und Pflichten ein. (Spatenrecht). Naturgemäß spielt der Deich in den von ihm beschützten Ländern im Denken und im Sprachgebrauch der Leute eine große Rolle. Das beweisen zahlreiche Sprichwörter und geflügelte Worte, z. B. sagt drastisch aber wirkungsvoll einer der sich nicht hänseln lassen will in Westfriesland: „Ik bin niet von Kraien an diek scheten."

**Deining, Dünung,** die. Das sich Heben und Senken des Meeres in hohen glatten Wogen bei windstillem Wetter oder wenigstens nicht zu den Wellen im Verhältniß stehender Brise. Roeding: „Eine heftige Bewegung der See, die nach schweren Winden noch etliche Tage fortdauert, und selbst, wenn der Wind sich schon verändert hat, noch dieselbe Richtung behält. Ein Schiff, welches z. B. mit Ostwind durch den Kanal ins atlantische Meer segelt, kann daselbst bey eben diesem Winde noch ein Deining aus Süden haben, wenn es nämlich nicht lange vorher schwer aus dieser Himmelsgegend geweht hat." Eben deswegen, weil Windrichtung und Seegang nicht immer einander entsprechen, heißt die betreffende Rubrik im Loggbuch „Windrichtung und Seegang". — Es kann aber auch umgekehrt sein, daß die Dünung den Verläufer eines Sturms bedeutet; in diesem Sinne heißt das Wort italienisch mar nuovo, im anderen mar vecchio oder morto, „tote See", wiewohl sie ein Schiff lebendig genug schlingern macht. Ist mit Düne von gleicher Abstammung (daher s. d.) im Sinne von sich ausdehnen, in die Höhe gehen, hochgehen, „schnellen"; englisch swell, „a successeon of long unbroken waves setting in one direction, as after a storm."

**Deisen,** achteraus gehen. Deisig oder diesig nennt der Seemann trübes, nasses, unfreundliches, „dreckiges", nebliges Wetter. Es ist anzunehmen, daß das nordische mist für Nebel, diesiges, deisiges Wetter, wegen des Schmutzigen, Schmierigen, Mistigen

des Nebels gewählt ist. Wenn aber für deisig mistig gesagt werden kann, so lag bei deisig auch der Gedanke an Mist machen, seine Notdurft verrichten nahe. Bei diesem Geschäft gehen viele Geschöpfe rückwärts, „über den Achtersteven"; man denke an einen Hund, oder auch an noch edlere Wesen. Auf diese Weise mag deisen zu der Bedeutung achteraus gehen, „über den Achtersteven" gehen gelangt sein. Bestärkt werde ich in dieser Vermutung dadurch, daß man von einem rückwärtsgehenden Schiffe auch sagt: „es deist aufs Gat", und Gat heißt nicht nur Loch im Sinne der Ehre, sondern auch der Unehre. — Im Althochdeutschen hieß der Mist, der Stalldreck deisk, daisk.

**Deissel,** Deiksel, Deksel, der, ein vielgebrauchtes Werkzeug der Zimmerleute, einer Axt ähnlich; doch steht beim Deissel die Schneide nicht parallel zum Stiel sondern perpendiculär. Das Wort kommt von einer Wurzel die hauen, hacken, spalten bedeutet und ist mit Deichsel zusammenzustellen, niederdeutsch dissel, althochdeutsch dihsila, mittelhochdeutsch dichsil, weil eine Deichsel ursprünglich nur eine abgehauene Stange war. Deichseln oder deikseln heißt etwas mit dem Deissel oder Deiksel zurechthauen und wird an Bord oft auch auf andere als hölzerne Dinge übertragen, etwa im Sinne von machen, fertig bringen. „Das wollen wir schon deikseln", „das werden wir schon kriegen;" „das hast du fein gedeikselt!"

**Dempgordinge,** die, sind die Taue mit denen der Besan gegeit wird, die Besansgeitaue, und zwar wird mit ihnen der obere schiefe dreieckige Teil des Besans nach der Besansgaffel zu geholt, während der untere Teil, der grade, viereckige mittelst der Besansbrook nach dem Schnaumast zu gegeit wird. Das niederdeutsche Zeitwort dempen heißt (s. Doornkaat) ersticken, löschen, niederdrücken, vermindern, stopfen, drückt also das, was in der Tat mit dem Segel geschieht beim Segelbergen, mit aller Deutlichkeit aus. Davon das Substantivum demper, dämpfer, „dar mut ins 'n demper up setd worden", und das Adjectivum dempig, asthmatisch. Niederländisch dempen, mittelniederdeutsch dampen; in einer Urkunde von 1450 kommt das Wort vor im Sinne von „de kulen dempen und towerpen." Althochdeutsch demphan, mittelhochdeutsch dempfen, dämpfen.

**Deplacement,** das, ist das Gesamtgewicht eines Schiffes. Man unterscheidet totes Gewicht und nützliche Zuladung. Zum Gewicht gehört (Dick und Kretschmer I. 29.)

1. Das Gewicht des Schiffskörpers mit allen seinen Einrichtungen.

2. Das Gewicht der Bemastung mit Segeln, Takelage und Rundhölzern, der Kambüsen, Wasserkasten.

3. Das Gewicht der Mannschaft mit Leibesbedürfnissen, des Proviants, des Speise-, Wasch- und Trinkwassers.

4. Das Gewicht der Ausrüstung, des Inventars und Materials.

5. Das Gewicht der Maschinen, der Kessel mit darin befindlichem Wasser, der Kondensatoren, Rohrleitungen, des Treibapparats (Schraube, Schaufelrad und dergl.) mit Zubehör, der Reserveteile, des Materials und Inventars für die Maschine.

6. Das Gewicht des Heizmaterials zur Dampferzeugung in den Kesseln und für sonstige Betriebe.

7. Gewicht des etwa benötigten Ballastes.

Die nützliche Zuladung oder Nutzladung umfasst:

1. Gewicht der Frachtgüter.

2. Gewicht der Passagiere mit Leibesbedürfnissen (Effekten), deren Proviant und Trinkwasser. — Hierzu tritt bei Kriegsschiffen:

3. Gewicht der Geschütze mit Munition, der Torpedoarmierung mit Munition, des Panzers mit Holzhinterlage, des Panzer- und Schutzdecks, des Korkdamms, der Besatzung, der sonstigen Artillerie-, Torpedo- und Sprengdienstausrüstung, der elektrischen Einrichtungen, Apparate und Hilfsmaschinen.

**Detail,** das. Inventar und Material an Bord stehen unter besonderer Aufsicht von Deckoffizieren, so das jeder sein ihn angehendes besonderes Teil zu verwalten hat. Diese Einzelnheit heißt Detail, Bootsmannsdetail, Steuermannsdetail etc. etc. Französisch détailler, eigentlich zerschneiden, von tailler, mittellateinisch taliare, zerstocken. Detail als ein zugeteiltes Stück würde seinen völlig ausreichenden und bezeichnenden Ausdruck finden in dem Worte Teil.

**Deutel,** der. „Kleine viereckige spitze Keile von eichen Holz, welche in die Köpfe der hölzernen Schiffsnägel getrieben werden, damit sie durchaus fest schließen, und das Wasser auf keine Weise bey den Seiten der Nägel durchdringen kann“. (Röding). Das Wort heißt in Holland auch dreutel und dreutel ist offenbar auch bei uns die ursprüngliche Form gewesen. Wegen der Aussprache des Holländischen dreutel = drötel dürfen wir das Wort von dröteln ableiten, der niederdeutschen

Form und Aussprache für das Hochdeutsche trödeln, dessen eigentliche Bedeutung drängen, pressen, drücken ist. Trödeln in unserem gewöhnlichen Sinne des Wortes heißt also sich langsam Herum**drücken,** sich um eine Arbeit drücken, oder auch wie man kurz zu sagen pflegt: „sich drücken". Die Bedeutung des Drückens, Drängens hat unserm Dreutel oder Deutel den Namen gegeben, weil der Holzkeil mit Gewalt in den Holznagel hineingedrängt wird. Um dies desto leichter zu können schlägt man vorher mit einem Eisen welches aber dieselbe Gestalt des Deutels hat und **Deuteleisen** heißt, ein Loch in den Kopf des Nagels.

**Deviation**, s. Variation.

**Diagonalboot,** das. Der Name bezieht sich auf die Bauart der Bordwand des Bootes, oder der Außenhaut. Beim Diagonalboot besteht diese aus zwei Plankenlagen die entweder so angeordnet sind, daß die einzelnen Gänge in einem Winkel von 45° zum Kiel geneigt sind und sich gegenseitig ungefähr rechtwinklig kreuzen oder daß nur die innere Lage die diagonale Richtung hat und die äußere in der Längsrichtung des Bootes verläuft. Beide Lagen werden durch kupferne Gatnägel mit einander verbunden.

**Dichten.** Die wichtige seemännische Arbeit die einzelnen Nähte zwischen den hölzernen Schiffsplanken wasserdicht zu machen. Dieses Dichten hat also mit der Dichtkunst eines Goethe oder Schiller nichts zu thun, die aus dem lateinischen dictare herkommt, sondern ist mit Deich und deichen verwandt. Das mittelniederdeutsche diken heißt noch deichen und dichten zugleich (deichen, dämmen, dicht machen, stopfen und graben.) Die gemeinsame Bedeutung ist: aus einem weichen, leicht zu bearbeitenden Stoff einen Schutz gegen eindringendes Wasser herstellen. Das Nähere über dichten s. u. kalfatern.

**Diesig,** auch deisig, nennt der Seemann ein nasses, kaltes, unfreundliches, trübes, nebliches Wetter; ein Wetter das auch „mistig" genannt wird. Diesig und mistig sind sehr nahe Bedeutungsverwandte, weil beide von Wörtern abstammen die „Excremente" bedeuten. Denn mistig kommt von Mist; zwar zunächst in der bei den germanischen Sprachen so weit verbreiteten Bedeutung von Nebel, aber die geht doch weiterhin wegen des Schmutzigen, Schmierigen des Nebelwetters auf Mist = Kot zurück. Und diesig, deisig, geht zurück auf das althochdeutsche deisc, daisc, dheisc, theisc = Mist, Dünger Unrat.

Beide Eigenschaftswörter, diesig und mistig, bezeichnen also „dreckiges Wetter."

**Dingey, Dingi,** das. Das kleinste der Schiffsbeiboote, gebraucht wenn ein einzelner Offizier, ohne viele Umstände zu machen und ohne eine größere Bootsbesatzung dem Schiffsdienst zu entziehen, von oder an Bord gehn will. Diese Bootsart ist erst in den letzten dreißig Jahren aufgekommen. Name und Sache stammen aus Ostindien: „dinghi, dingey a boat varying in size in different localities: the dinghies of Bombay are 12 to 20 feet... the dinghies of Calcutta are small passage-boats for the poorer classes, rarely used with a sail; they are not painted, but merely rubbed with nut-oil, which imparts to them a sombre colour. This name is now also applied to a ship's small-boat.

**Dippen** die Flagge, sie zum Gruße niederholen. Das Wort müßte eigentlich diepen geschrieben werden. In Ostfriesland heißt es düpen und bedeutet tiefen, tiefer machen, niedriger hängen, herunterziehen. Die neuerdings (Herbst 1900) zwischen der Mehrzahl der deutschen Reedereien getroffene Vereinbarung über den Austausch des **Flaggengrusses auf See** für die Schiffe der deutschen Handelsmarine enthält folgende Bestimmungen: 1) Sobald ein in Sicht kommendes Schiff als solches erkannt wird, mit dem Flaggengruß zu wechseln ist, ist sofort die Heckflagge zu setzen, ohne Rücksicht darauf, ob das andere Schiff dieselbe bereits führt, oder welchem Schiff die Pflicht des ersten Grußes obliegt. Die Flagge ist zu setzen, so lange die Positionslaternen nicht angezündet sind. 2) Die Pflicht des ersten Grußes hat: a. wenn ein Schiff vom andern überholt wird, das überholende Schiff, b. wenn eines der Schiffe still liegt, das in Fahrt befindliche Schiff, c. auf den von Europa ausgehenden Linien das auf der Ausreise befindliche Schiff, d. in allen übrigen Fällen dasjenige Schiff, das am nördlichsten steht. Beim Ein- und Auslaufen auf Häfen, sowie auf Revieren (d. h. Flüssen s. Revier), hat immer das nach See steuernde Schiff zuerst zu grüßen. Das hiernach zum Gruß verpflichtete Schiff hat seine Flagge zu dippen, sobald das andere Schiff in der Peilung zwei Strich vorderlicher als dwars steht, jedenfalls aber nicht später; die Flagge bleibt dann solange gedippt, bis von dem anderen Schiff der Gegengruß erfolgt ist, und ist alsdann wieder vorzuheißen. Haben die Schiffe einander passiert, so hat das zum ersten Gruß

verpflichtet gewesene Schiff die Flagge zuerst wieder niederzuholen, sofern die Flagge nicht aus besonderen Gründen gesetzt bleiben muß.

**Dirk,** die, hieß früher auch das Piekfall der Besansgaffel, jetzt heißt so nur noch die Besansdirk oder Besansbaumdirk, kurzweg auch Baumdirk, neuerdings auch Besanstoppnant oder Baumtoppnant genannt, das Tau mit dem der Besansbaum aufgetoppt, oder wie man wegen der Dirk sagt, aufgedirkt wird. Dirk als Abkürzung von Dietrich ist ein im Gebiet der deutschen Seemannssprache sehr verbreiteter Vorname. Auch der falsche Schlüssel Dietrich heißt hier Dirk, und ein Schloß mit einen solchen öffnen nennt man dirken. Irgend einen Zusammenhang zwischen diesem Dirk und der seemännischen Dirk habe ich vergeblich gesucht. Daß Spitzbuben hinter Dietrich, dem beliebten Vornamen, ihr Diebeswerkzeug in der Gaunersprache zu verbergen suchen, beweist Kluge dadurch, daß der falsche Schlüssel auch Peterchen und Klaus genannt wurde. Man findet das begreiflich, weil sie das Ding nicht beim rechten Namen nennen durften. Aber warum sollte dies auch bei der Baumtoppnant der Fall sein? — Wir müssen uns daher anderweitig umsehen. Die Dirk, sei es als Piekfall, sei es als Baumdirk, dient zum Auftoppen, man **zieht** also etwas damit in die Höhe. Es mag daher der Begriff „ziehen" in Betracht kommen, der in dem niederdeutsch-niederländischen Zeitwort trecken steckt; es hieß dieses im Gotischen trikan. Davon konnte leicht ein Substantivum trik gebildet werden. Da aber das vorgermanische Thema zu trikan darg ist, so mag trik auch drick gesprochen worden sein; drik aber konnte leicht, schon in Erinnerung an darg, aber auch sonst durch Metathelis leicht zu dirk werden, so daß die Dirk also ein Ziehding wäre. Das sind freilich alle Taue, aber warum soll nicht wenigstens eins davon von Ziehen den Namen haben? — Unter den vielen Bedeutungen die das englische trick hat ist auch eine im Sinne von „Zug."

**Dispacheur,** der, der Mann, der Sachverständige, der schätzt, berechnet und verteilt, wieviel ein jeder, der an einem Schiffe Anteil hat, zahlen muß, zur Ausgleichung des Schadens, wenn das betreffende Schiff Havarie gelitten hat. Es muß ein vereidigter, vertrauenswürdiger, zu dem Amte staatlich bestellter Mann sein. — Das Wort kommt von Dispache und dieses vom spanischen

despachar, abfertigen; englisch despatch; französisch dépécher; deutsches Fremdwort depeschieren, Depesche. Das Zeitwort soll vom spätlateinischen dispedico — dis als Negation und pedica, Fessel — kommen, würde also einen bedeuten, der mit ungefesseltem, eiligem Fuß abgefertigt ist, eine Botschaft zu bestellen, zu expedieren.

**Division**, die. Dieses Wort wird in der Marine in dreierlei Bedeutung gebracht:

1. Die gesamte Mannschaft eines Schiffes wird, wie in seemännischer Hinsicht in Wachen, so in militärischer Hinsicht in Divisionen eingeteilt, also in Verbände, die man ungefähr den Kompagnien bei der Landarmee vergleichen könnte.

2. spricht man von Matrosendivisionen, Werftdivisionen, neuerdings auch von einer Schiffsjungen-Division. Das sind militärische Verbände am Lande, von einem Stabsoffizier kommandiert, etwa den Regimentern vergleichbar.

3. heißt Division ein Verband von Kriegsschiffen, ein Teil eines Geschwaders oder einer Flotte. Es besteht zur Zeit über die Anzahl dieser Schiffe noch kaum eine bestimmte Vorschrift, doch wird in Zukunft die Vierzahl eine große Rolle spielen. In früheren Zeiten waren ziemlich genau bestimmte Zahlen festgelegt. Nach Brommy bestand eine **Flotte** gewöhnlich aus wenigstens siebenundzwanzig Linienschiffen, außer Fregatten und anderen Fahrzeugen, und wurde in drei **Geschwader**, jedes zu drei **Divisionen**, geteilt. Aubin, 1702, sagt über Division: „C'est une certaine quantité de vaiseeaux d' une armée navale, qui sont sous le commandement d' un Ofizier Général. La signification de ce terme n'est pas encore bien déterminée, car on s'en sert quelquefois pour marquer la troisiême partie d' une armée navale, qu'on apelle autrement Escadre, et quelquefois c' en est la neuviême partie, ce qui arive lors-que l'armée est distribuée en trois escadres; car alors chaque escadre est distribuée en trois divisions, comme il se pratiqua pendant les campagnes navales de 1672 et 1673 dans la jonction des armée de France et d' Angleterre. Celle d' Angleterre formoit deux escadres, la rouge et la bleue, chacune partagée en trois divisions, et l'armée de France, qui formoirt l'escadre blanche, étoit aussi distribuée en trois divisions. „Le Duc d' York commandoit l'escadre rouge, qui formoit le corps de bataile. Le Comte de Montaigu, ou de Sandwich, comman-

doit l'escadre bleüe qui faisoit l'aile gauche, et le Comte d' Estrée commandoit l'escadre blanche, qui faisoit l'aile droite. Il y avoit aussi trois escadres dans l'armée de Hollande, et chaque escadre etoit pareillement distribuée en trois divisions. Da marche étoit sur une ligne droite: le Lieutenant-amiral Général de Ruiter etoit an milieu avec la principule escadre . . . .““ Was also in Zukunft die Vierzahl bedeuten wird, bedeutete in jenen Tagen die Dreizahl.

**Dobber,** der, ein auf dem Wasser schwimmendes Stück Holz oder Kork, das die Stelle einer Boje versieht und die Lage eines unter Wasser befindlichen Gegenstandes, einer Angel, eines Netzes, eines Ankers anzeigt. Ostfriesisch dubber, vom Zeitwort dubbern, schlagen, pochen, stoßen, hin- und herschlagen, schwingen, schwanken; von der Bewegung die ein auf Wasser schwimmender, von den Wellen auf und nieder bewegter Gegenstand macht; „auf dem Wasser tanzen“ nennt man sie wohl. — Kilianus kennt das Wort nur als zum Angelgerät gehörig: „calamus, qui suspendit hamum, ne fundum petat; cortex subereus lineae piscatoriae.“ Halbertsma hat für Friesland die Form doaper, „in genere fluitans quid, quod suspendit hamum reteve; speciatim parallelopipedon ligneum parvum in aqua natans et sustinens funem, qui desinit in hamum. Im Husumer Seerecht heißt es: „Kombt ein schip in einen haven driven, dat schal ein dubber up einen ancker hebben.“ — Im Mittelniederdeutschen heißt der Dobber auch Kogert: „unde licht enich anker sunder douwer ofte kogert, onde schade off queme, den schall he half beteren“.

**Dock,** das, ist ein ausgegrabener und mit Quadersteinen ausgemauerter Raum, in dem ein Schiff ausgebessert wird .Wenn das zu dockende Schiff in diesen Raum hineingefahren ist, wird das Dock hinter ihm mit einem Ponton abgesperrt und das Wasser wird mit einer Dampfpumpe ausgepumpt. Je mehr das Schiff dadurch trocken fällt, desto mehr wird es von beiden Seiten mit Balken abgestützt bis es schließlich ganz trocken dasteht. Doch heißt nicht deswegen solch ein Dock Trockendock, sondern weil es im Gegensatz zu einem Schwimmdock (s. d.) auf dem Trockenen angelegt ist. Docken heißt ein Schiff ausbessern; „das Schiff wird gedockt“, man kann aber auch sagen „das Schiff dockt“, wie man sagt das Schiff „löscht“. — Kilian hat eine niederdeutsche Form docke für Renne, Wasserrinne. Dem entsprechend leitet

Grimm Dock vom italienischen doccia, französisch douche, spanisch ducha = Wasserröhre, Wasserrinne, ab. Und diese gehcn entweder auf das lateinische (aquae) ductus oder auf das griechische doche, dochos, docheion = Gefäß, Behälter zurück. — Im Englischen heißt dockyard Werft, dock allein meist in der Mehrzahl docks wird auch gebraucht für einen Liegeplatz von Schiffen. Da wo mir das Wort im seemännischen Sinne zuerst begegnet ist, bei Aubin 1702, wird es neben Dock in unserem Sinne auch als Ankerplatz oder Liegeplatz gebraucht. Es übersetzt nämlich Aubin das niederländische dok mit chambre, bassin, darsine und paradis. Er bemerkt dazu: „C'est la partie d'un port de mer la plus avancée dans la ville. Elle sert à retenir les galéres et autres bâtiments de mer, et est fermée d'une chaine. Elle est apellée Darsine sur la Méditerranée; mais sur l' Océan on apelle Paradis, Bassin, Chambre, les lieux retirez du port, oú les vaisseaux sont en plus grande seureté." Vorher hat er aber auch dieselben Namen bassin, chambre und Darsine angewandt auf „un pelit port particulier pratiqué dans un plus grand, oú l'on radoube les vaisseaux. Il ya de deux sortes de bassins; les uns qu'on peut toujours tenir secs, parce qu'on les ferme avec des portes; les autres qui sont ouverts, et dont le fond étant toujours mou et bourbeux, se remplit d'ean quand le flot monte, et se vuide quand la mer descend." Im Jahre 1794 scheint es in Deutschland noch keine Docks gegeben zu haben, wenigstens weiß Röding von keinen zu berichten, da er doch schreibt: „Die neuerbauten Docken zu Karlscrona und Kronstadt, wovon die erste in einen Fels gehauen ist, sind unstreitig die musterhaftesten, auch sind die französischen in den Häfen zu Toulon, Brest und Rochefort und nicht minder die englischen merkwürdig. In Spanien, Portugal und Dänemark sind die Docken ebenfalls auf ähnliche Weise eingerichtet." — Im Jahre 1850 mußte das erste, neueingerichtete Schiffsjungenschulschiff „Mercur" in Karlskrona docken. — Mehrzahl: **die Docks.**

**Dodshoft,** das, eine besondere Art von Block ohne Scheibe mit einem runden oder auch länglichen Loch in der Mitte; ihrer je zwei werden zum Festsetzen stehenden Gutes verwandt. Der Name mag von dem Loch kommen, das Dodmannsauge heißt. Die Einbildungskraft des Seemanns hat offenbar diese leere Höhlung im Block mit der leeren Augenhöhle eines Totenschädels

verglichen und Dodsmannsauge genannt. Den Block der das Dodmannsauge aufweist Dodshoft (Dodmannshoft) zu nennen lag dann nahe. Zusammensetzungen, in denen Tod oder tot bildlich gebraucht sind, kommen nicht selten vor. Im „Seebuch“ (1400) kommt dodeman, Dodemanshovet als Übersetzung für das Vorgebirge Deadmans Point vor. Sogar ein Gebäck aus Mehl, Zucker und Mandeln nennen sie in Groningen doodmansvinger.

**Dollart,** der. Name des im 13. und 14. Jahrhundert nach und nach durch Deichbrüche, ähnlich wie die Jade, entstandenen Meerbusens. Es ist behauptet worden der Name komme von der „tollen Art“ dieses seemännischen Gewässers. Aber diese Behauptung hat nicht mehr Wert als die andere, daß Wangerooge „das Auge“ von Wangerland heiße (da oog doch gleich dem hochdeutschen ach, Wasser ist). Der Dollart hat keine tollere Art wie die anderen Busen der Nordsee; verschiedene Fluten haben an seiner Entstehung gearbeitet (zuerst 1277); aus kleinen Anfängen ist er entstanden; zuerst mag nur ein Loch vorhanden gewesen sein, ein Kolk oder dergl. Nun gibt es im Ostfriesischen ein vielgebrauchtes Wort dollerd, dollert, dullert für talähnliche Mulde, Vertiefung, Senkung, großes weites Loch im Boden, Untiefe, Sumpf. Das hat zweifelsohne den Namen gegeben. Er ist in vielen deutschen Dialekten als delle erhalten; englisch dell.

**Dollbord,** s. Dolle.

**Domper,** der, das Tau (aus Draht) das der blinden Rahe Halt nach unten zu gewährt. Ganz vorne am Bug und niedrig über dem Wasser angebracht muß der Domper bei Seegang notwendigerweise mit dem Wasser in Berührung kommen und bei jeder höheren Woge untertauchen. Davon hat er den Namen. Früher, als man die Kanonen noch auf sehr einfache Art befestigte, kam es vor, daß sie durch das Schlingern des Schiffes vornüber fielen, das nannte man „die Kanonen dompen“. In Ostfriesland ist ein Zeitwort dumpen (niederländisch dompen) im Gebrauch: stoßen, drücken, niederdrücken, unterdrücken, ducken, tauchen, eintauchen, sinken machen, versenken; davon ist domper gebildet. Da unser tauchen dasselbe Wort ist wie taufen, und gothisch daupjan hieß, altsächsisch dopan, niederdeutsch dopen, so ist klar, daß das ostfriesische dumpen und das niederländische dompen rhinistische Formen (durch Nasalierung entstanden) von dopen sind, Domper also nichts anderes ist und bedeutet als

Taucher. Das Zeitwort dompen wird auch sonst an Bord gebraucht im Sinne von „etwas nach unten zu bewegen.“

**Dolle,** die, hölzerner (jetzt meist eiserner) Nagel in dem Dollbord des Ruderbootes befestigt, dazu bestimmt dem Riemen (Remen) beim Rudern als Stütz- und Drehpunkt zu dienen. Heißt eigentlich nichts weiter als ein Stück Holz, Baumstamm, Balken, Stange, Holzpflock, Bolzen. Von einem Stammverbum dolon, das mit dem Perfektum von fero, tuli, und mit tollo, tolero, tragen, halten (also auch mit unserem „Geduld“) verwandt ist. Althochdeutsch dolon, tholon, dolen, tholen; mittelhochdeutsch dolen; gothisch thulan; friesisch heißt Dolle dol, angelsächsisch thol, englisch thole, auch thole-pin („Angli per abundantiam thole-pin, ut fit cum propria vis vocis in oblivionem cadit, notio enim clavi (pin) jam in thole haeret.“) Nach Vilmar ist Dolle, Dollnagel im Fuldaischen technischer Ausdruck der Zimmerleute für den starken hölzernen Nagel, welcher halb in den Durchzug und halb in den Balken befestigt wird, damit sich die Balken nicht verschieben. — Kilianus hat schon die Form dolle: „lignum teres, cui struppis alligantur remi et obex remi.“ — **Dollbord** ist die oberste Planke der Bootsaußenhaut, an der die Dollen befestigt sind. Der Name Dollbord ist auch da geblieben wo, wie beinahe durchgängig bei der Marine, die Dollen verschwunden sind und Rundseln Platz gemacht haben. Nur das Dingey und die Gig haben keine Rundseln, allerdings auch keine Dollen, sondern Gabeln, in denen der Riemen sich bewegt; sie haben aber den Namen Dollen behalten.

**Downtonspumpe** s. Pumpe.

**Draggen** auch wohl dreggen, heißt etwas auf dem Grunde des Meeres Liegendes auffischen, aus dem Wasser ziehen. Ziehen ist die eigentliche Bedeutung des Wortes. Es ist mit tragen verwandt, niederdeutsch dragen, altfriesisch draga, drega, angelsächsisch dragan, altnordisch draga, schwedisch draga, dänisch drage, englisch drag, gothisch dragan, althochdeutsch tragen, trakan — alles heißt ziehen, schleppen, hinziehen, ausziehen. Das Werkzeug zum draggen heißt **Dragge, Dregge, Dreg.** Es ist ein ankerartiges Ding mit vier Armen, manchmal auch nur mit dreien, die auf dem Grunde des Meeres hin und her bewegt den gesuchten Gegenstand fassen, greifen, festhalten sollen, damit er in die Höhe gezogen werden kann. Weil man

die Arme mit den Klauen eines wilden Tieres, etwa eines Drachen, vergleichen kann, so haben harmlose Erklärer an dieses fabelhafte Tier gedacht um das Wort zu erklären. Nicht besser ist die Erklärung des Bremer Wörterbuches: „dragge, eine Art Anker mit 3 oder 4 Haken. Vielleicht von traag = tardus, weil er das Schiff an der Fahrt hindert" — also „träge" macht (!) Noch schöner ist das Wort Dragge von dem Herausgeber des Kilianus'schen Wörterbuches, Gerhard Hasselt aus Arnheim, 1777 gedeutet worden: „dregge a drieghen, quia eo pisces **decipiuntur.**" Nicht besser ist eine vierte Deutung, nach der dregge = dreegge wäre: „tribus cuspidibus vel manibus anchora." — Französisch drague, Hohlschaufel um Sand, Erde, Schlick aus dem Wasser zu ziehen; englisch drag, Zugnetz. Immer spielt der Begriff des Ziehens in die Bedeutung hinein. — Dann ist aber freilich, weil die Dragge oder der Dreg Ankergestalt hatte, die Zusammensetzung Dreganker aufgekommen, auch Draganker; man hat auch wohl Anker wieder fallen lassen ohne daß das Wort die Bedeutung änderte; so kommt es, daß im Wangerländischen drag Bootsanker heißt.

**Dragoman,** der, ist ein bei auswärtigen Gesandtschaften, bei Konsulaten in See- und Hafen- und anderen Städten angestellter Dolmetscher. Das Wort ist ursprünglich chaldäisch und bedeutet Erklärung (targumim); davon arabisch targana, auslegen, übersetzen, dolmetschen; arabisch targoman, mittellateinisch dragumanus, drogamundus, italienisch dragomanno, spanisch dragoman, französisch drogman. Tragemunt war im mittelhochdeutschen ein weitgereister, sprachkundigen Pilger, nicht zu verwechseln mit dem schnellsegelnden Schiffe tragamunt, s. Schmack.

**Drehfeuer** s. Blinkfeuer.

**Drehreep,** das. Roeding mißbilligt es, daß Drehreep oft mit Fall für ein und dasselbe gehalten werde. Das ist aber kein Wunder, denn sie haben beide denselben Zweck, ja es ist ursprünglich das ganze Fall der Rahsegel weiter nichts als ein Drehreep gewesen, nämlich ein Reep das bei (beweglichen) schweren Rahen an Deck genommen, ums Spill gelegt und gedreht wurde, wodurch die Rahe in die Höhe ging. Um dieses weitläufige Manöver nicht immer nötig zu haben, hat man an das Drehreep eine starke Talje (ein Takel) angebracht, mit der die Rahe bequem gehißt werden kann. Sie heißt Fall. Indessen muß beim Auf-

bringen oder an Decknehmen der Rahe auch heute noch die Talje ausgeschaltet und das Drehreep selbst an Deck genommen und, wenn auch nicht immer ums Spill gedreht, so doch mit kräftiger Besetzung geholt oder gefiert werden.

**Dreidecker** s. Deck. **Dreimaster** s. Mast.

**Dreischäftig** heißt das Tauwerk, das aus drei Schäften, Strängen, Strähnen geschlagen ist, die man jetzt Kardeele nennt. Für die Abstammung dürfte am ehesten an das lateinische scapus, Schaft, Stiel, Stengel zu denken sein, und an eine Wurzel skap, die fassen, halten, befestigen bedeutet, so daß dreischäftiges Tauwerk solches wäre, das von drei Teilen zusammen**gehalten** würde.

**Drempel,** der. Die Bretter die in den Stückpforten liegen und die vier Seiten derselben bilden. Sie bedecken die leeren Räume die zwischen den Inhölzern bleiben, damit zwischen dieselben kein Wasser dringen kann. Man unterscheidet einen Unterdrempel, zwei Seitendrempel, einen Oberdrempel, aber eigentlich gebührt der Name nur dem ersteren, und auch diesem nur uneigentlich, denn Drempel bedeutet Schwelle, Thürschwelle und kommt von trampen, trampeln, den unteren Teil des Thürrahmens, über den man ins Haus, in die Stube eintritt.

**Drift** s. Trift.

**Dübel,** der, heißt in der österreichischen Marine (nach Dabovich) der Zylinderzapfen, hat aber mit dem Teufel nichts zu thun, sondern ist eine Umbildung des englischen dowel, welches jeden beliebigen Zapfen bezeichnet, französisch douille, lateinisch ductile von duco, ich führe; also eigentlich Führung(s-Zapfen).

**Dublieren,** um ein Vorgebirge herumsegeln. Der Begriff des doppelten ergiebt sich leicht, wenn man bedenkt, daß man das umschiffte Kap einmal von der einen und das andere Mal von der anderen Seite, also doppelt, zu sehen bekommt. „Sailing along the coast he doubled the promontory of Carthage."

**Duc d' Alben, Dukdalben, Dükdalben.** Pfähle im Wasser, fest eingerammt und — gewöhnlich zu dreien — mit einander verbunden, zum Festmachen, Verholen u. s. w. von Schiffen dienend. Die falsche Meinung, der Name komme von dem des Herzogs von Alba, hat sich so festgesetzt, daß sie nur sehr schwer zu beseitigen sein wird. Allerdings heißt dieser im Holländischen Duc d'Alba, im Munde des Volkes Duc d'Alf. Der

Gedanke an ihn lag also nicht allzufern, wenn man das Wort Dukdalben las. Ja es lag allzu nah, als daß man nicht Verdacht schöpfen sollte, denn das Nächste ist in sprachlichen Dingen nicht immer das Beste. So hat denn auch außer Onno Klopp in seiner ostfriesischen Geschichte meines Wissens niemand direkt und bestimmt gesagt, daß das Wort von Herzog Alba komme, es ist immer nur vermutet worden. Klopp bringt aber auch keinen Beweis für seine Behauptung. — Nun ist freilich das Wort vor der Zeit des 30-jährigen Krieges unbezeugt. In den vielen Hansa-Rezessen, -Skraaen und sonstigen -Urkunden, die ich durchgesehen habe, habe ich nichts davon gefunden. Das 1400 geschriebene „Seebuch" kennt nichts dergleichen; Der Teuthonista, 1475 zu Cleve erschienen, ebenfalls nicht. Cornelius Kilianus Duffläus, 1548, kennt das Wort auch nicht, wiewohl er in Antwerpen lebte. Insofern könnte es also von Duc d'Alf kommen. Aber daß das Wort nicht bezeugt ist, beweist noch nicht, daß es nicht vorhanden war. Matthias Kramer, der im Jahre 1719 im Alter von 79 Jahren zu Nürnberg „das Königlich Nieder-Hoch-Deutsch und Hoch-Nieder-Teutsch Diktionarium" veröffentlichte, könnte es haben wenn es von Alba herkäme, hat es aber nicht. Auch das um 1700 erschienene, in Amsterdam gedruckte „Dictionaire de Marine" von Aubin hat es nicht. Der Holländer Bilderdyk, ein scharfer Kopf, der vor 100 Jahren schrieb, hat es zuerst und nennt es auch gleich ganz richtig, oder wenigstens annähernd treffend „eene moedwillige verbastering von dokdulf." Mit dem dokdulf hat er zwar nicht Recht, desto mehr aber damit, daß er die Form Duc d'Alf eine „mutwillige Verschlechterung" nennt. Wenn wir genau zuhören, wie der niederdeutsche Seemann sagt, so hören wir gar nicht Dükdalben oder Dükdalfen, sondern **Dükdallen,** und zwar mit dem dunklen niederdeutschen a das wie o klingt. Dallen, dollen sind aber Balken, Pfähle. In Stralsund heißen die Pfähle am Bollwerk Dallen. In Friesland heißt unser Wort dykdollen; Halbertsma: „stirpes modicae arborum ad corroboranda lignea aggerum propugnacula;" also genau wie in Stralsund. Ist -dallen so klar gestellt, so fragt sich was das Dük- bedeutet. Es ist früher an Deich = Diek gedacht worden. Aber es liegt ein anderer Gedanke viel näher, das ist der an das niederdeutsche Zeitwort duken. Wir übersetzen es gewöhnlich mit tauchen, es

bedeutet aber vor allen Dingen ducken, beugen, neigen, wie in der Wendung „de bomen duken sik för de wind.“ Und diese Bedeutung paßt vortrefflich. Die Pfähle der Dükdallen stehen nicht gerad aufrecht, sie sind schief eingerammt, stehen im Winkel zu einander geneigt; die Dallen sind also gedukt — und das Gedukte ist gerade das in die Augen Fallende, das Charakteristische an ihnen: daher Dukdallen, das zu Dükdallen geworden ist wie Duker, der Taucher, zu Düker. So rechtfertigt sich auch der Plural. Es heißt stets Dükdallen, nie, auch wenn nur von einem einzelnen die Rede ist, Dükdall; das würde unverständlich sein, wenn an den Alba zu denken wäre, versteht sich aber von selbst, sobald wir an mehrere Dallen denken, die zu einem Dükdallen gehören.

**Ducht,** die, Ruderbank. Manchmal auch Duft, da f und ch sehr oft in einander übergehen. Das holländische doft hat Aubin (1702) mit banc de Galère, de Galéasse übersetzt: „c'est un siége pour asseoir ceux, qui tirent à la rame, soit forçat, bonavoglie, ou matelot.“ Doft oder Docht ist ein gemeingermanisches, sehr frühes Wort, althochdeutsch dofta, angelsächsisch thofte, und kommt von einer Wurzel, die bücken, niederbücken, sich **ducken** bedeutet, so daß Ducht die Bank ist, auf der diejenigen sitzen, die sich beim Rudern vorn über neigen, nach vorne bücken, das ist eine zu bezeichnende Bewegung beim Rudern, als daß sie nicht hätte zur Bezeichnung verwandt werden sollen. Vielleicht auch ist dabei gedacht an das Niederhocken der Ruderer auf der Ducht. —

**Ducht** (nannte oder) nennt man auch einen aus einer Anzahl Fäden zusammengedrehten Strang; drei Duchten bilden ein Kardeel, mehrere Kardeele werden zusammengeschlagen zu einem Tau. (s. dreischäftig) Dieses Wort hat mit dem obigen nichts zu tun, sondern ist unser hochdeutsches Docht; mittelhochdeutsch und althochdeutsch taht, altnordisch thattr, Faden, Docht.

**Durchdrehen,** unabsichtlich, durch einen Fehler des Mannes am Ruder beim Segeln am Winde so hart an den Wind gehen, daß der Wind das Segel von der verkehrten (vorderen) Seite füllt, „back“ legt, und so das Schiff dazu kommt, über den Achtersteven, rückwärts zu segeln; eine, besonders bei schwerer See nicht ungefährliche Sache. Man nennt das auch wohl „eine Eule fangen“, wohl Anklang an das Sprichwort: „do hät en Uhl säten“,

„da ists unglücklich zugegangen". Französisch faire chapelle. „Durchgedreht" sagt der Seemann auch von einem, der einen Sparrn zu viel hat, oder den er im Ärger für „verrückt" erklärt, ohne daß der Betreffende wirklich geisteskrank zu sein braucht.

**Durchholen,** ein Tau durch einen Block holen, ohne daß zugleich eine Last, die an dem Tau befestigt wäre, geholt würde, also das lose Tau holen, „die Lose durchholen" wie der seemännische Ausdruck lautet. Da dieses kein anstrengendes Geschäft, sondern eher ein Vergnügen ist, so heißt „die Lose durchholen" auch im Munde des Seemanns „sich amüsieren". „Da wollen wir einmal die Lose durchholen", sagt wohl einer zum andern nach langer Seefahrt angesichts des winkenden Hafens.

**Dürrkessel,** s. Kessel.

**Düne,** die, Sandhügel, Sandrücken, sandige Erhöhung am Meer. Es ist an Verwandtschaft mit dem griechischen thin, Haufe, Sandhaufe am Meeresufer, gedacht worden und an eine Sanscritform, die eilen, laufen bedeutet, so daß die Düne wegen ihrer Veränderlichkeit und Beweglichkeit so hieße (Weigand); aber dem widerspricht doch sehr der Gebrauch des Wortes in allen keltischen Sprachen, wo es als Endung keltischer Städtenamen geradezu einen festen, befestigten Ort bedeutet; gaedhelisch dun, kymrisch din, Breizonek, kornisch dun: Anhöhe, Burg, Hügel; englisch town, Stadt und down, Düne; französisch dune. Vielleicht verwandt mit der Wurzel des althochdeutschenZeitworts thenian, dehnen, ausdehnen, in die Höhe gehen.

**Dünung,** s. Deining.

**Dwaidel,** der, ein Wischer, aus alten Lumpen gefertigt, die an einem Stiele befestigt sind, womit der Matrose auf Handelsschiffen, namentlich kleineren, sein Fahrzeug reinigt. Auch Dweil. Ist das sonst im Niederdeutschen gebräuchliche Dwele, Handdwele, altdeutsch dwahila, niederländisch dwaele, englisch towell, franz. touaille, wangerländisch dweil. Hochdeutsch Quehle und Zwehle mit großer Verwandtschaft in allen germanischen und romanischen Sprachen. Grundbedeutung: Etwas zum Netzen, Naßmachen, Waschen. — Davon Zeitwort dweilen, waschen, Deck waschen. — (Davon durch Aphäresis des d und indem der Lippenlaut w zu einem Zungenlaut f wurde: Faidel, Feidel, Feudel, Scheuertuch).

**Dwars** bedeutet **quer** und ist nur eine andere, niederdeutsche Form eben dieses Adverbiums. Althochdeutsch twer, dwer,

angelsächsisch thveores, altnordisch thvers, altfriesisch thwers, twers, mittelniederländisch dwars. Im „Seebuch“, 1400, dweers, im Teuthonista dwerss; Kil. dwaers, dweers. In oberdeutschen Mundarten zwerch. Das Wort wird an Bord oft gebraucht, namentlich bei Geschwadermanövern, wo neben der Kiellinie die **Dwarslinie** eine wichtige Formation der Schiffe ist. — In Ostfriesland wird dwars und dwas auch außerhalb der Seemannssprache überall da gebraucht, wo man im Hochdeutschen quer gebraucht, sogar dwaskop wird für Querkopf gesagt; von dwas, dwass im Sinne von verdreht kommt dann unser vulgäres dwatsch. — „Dwars ab“ von einem Turm, einer Bake heißt, sich dem Turm oder der Bake gerade gegenüber befinden. „Item twisschen Engelandesende unde Lizart middes in de Montzbaye licht en hochachtich berch, dat is ene gude kenninge, also en man kumpt dwers ut der See“ heißt es im „Seebuch“ (1400); Engelandesende ist das, was wir jetzt kurz Landsend nennen; noch bei Wagenaer, 1588, heißt dieses Vorgebirge Engellandesende.

---

# E.

**Ebbe,** die, das Zurückfließen des Wassers nach einer Flut und der Stand des niedrigsten Zurückgeflossenseins. Man hat das Wort mit ebnen zusammen bringen wollen, so daß Ebbe die ausgleichende, ebnende Meeresbewegung darstellte, durch die nach den Anschwellen der Flut der Meeresspiegel wieder gleich und glatt gemacht würde. Aber das tut die Ebbe gar nicht, sie macht das Meer weder eben noch gleich, bringt es nicht auf den mittleren Wasserstand, sondern unter denselben hinunter, macht also den Wasserstand immer aufs Neue wieder ebensogut wie die Flut ungleich. Auch hat es nichts mit dem in „Abend“ steckenden Begriff des Abnehmens, des Sinkens zu tun, vielmehr kommt für die Erklärung das gothische ibuks, sich rückwärts bewegend, in Betracht, und das althochdeutsche ippihhon, zurückrollen, und abuh, abgewendet, umgewendet, verkehrt; mittelhochdeutsch ebech, ebich, ebch = umgedreht; noch heute in oberdeutschen Mundarten im Gebrauch, wo gesagt wird: „Du hast deinen Strumpf

auf die ebche Seite angezogen", „der Baum steht auf der ebchen (der Sonne abgekehrten) Seite des Berges"; auch eber, aber, appa, Stelle am Ufer wo das Wasser still steht (Ulm), und für das Schmelzen des Schnees gebraucht („es ist so schön appa, sand d' Alma so grün", schwäbisch, „der Schnee ist weg (und deswegen) sind die Hochweiden so grün"). Ebbe ist also das sich rückwärts bewegende, zurückfließende, zurückkehrende Wasser im Sinne des lateinischen recessus. Altfriesisch ebba: „dy Frisa thoer oen neen heerferd fora fara dan mitta ebba ut ende mit da floed op." Angelsächsisch ebba, englisch ebb, hier besonders oft im übertragenen Sinne gebraucht, „I felt them slowly ebbing, name and fame", Tennyson; auch als Adjectivum: „The water there is very low and ebb", Holland. Mittelniederdeutsch schon ebbe, niederländisch eb, dänisch ebbe, schwedisch ebb, französisch (1702) ebe, il y a ebe. — Eine Ebbe und eine Flut zusammen heißt eine Tide, (nicht englisch, sondern deutsch auszusprechen).

**Eiland,** das, im Munde des niederdeutschen Matrosen gebräuchliches Wort für Insel. Man hat es mit Einland erklären wollen, allein für sich im Meer liegendes Land, ähnlich wie Einsiedler gebildet. Bedenkt man aber, daß in der Edda ey für sich allein schon Insel bedeutet; norwegisch oy, schwedisch ö, dänisch oe, mittelhochdeutsch owe, awe, ouwe, ouge, auwe, ouw, auw, althochdeutsch awa, auwa, ouwa, owa; mittelniederländisch ooghe, oghe, aeghe, auge; friesisch oge, oog; (neuhochdeutsch Aue, grünes, wasserreiches Land; daher Aurich, Owen in Württemberg, die „goldene Aue" und viele Zusammensetzungen mit au), und daß alle diese Formen sich dem gothischen ahva = Wasser, lateinisch aqua, ungezwungen zugesellen lassen, so kann kein Zweifel sein, daß Eiland nichts weiter als Wasserland, Land im Wasser bedeutet. Die Wurzel ist ak, sich bewegen, eilen, rennen (daher auch equus, das Pferd) **rinnen**; erhalten in vielen deutschen Ortsnamen, die am Wasser liegen: Kreuznach, Teinach, Neckarsteinach, (dann in vielen Flußnamen in denen das k zu einem h verflüchtig und dieses demnächst ganz ausgefallen ist: Ahe und A, auch Ehe, wohern Emden = Ehemünden). Bei der Neigung, aus a ein o zu machen (Wald, wold, Karl, Korl) mußte ach im Niederdeutschen, besonders im Friesischen zu og, oog, ooge werden; Wangerooge, Spiekeroog, Langeoog, Schirmonnikoog,

Middoge, Nordernye(oog); (die Erklärung: Auge ist schön gedacht aber nicht sprachlich begründet). Wir haben in dem ei von Eiland eine der zahllosen Formen zu sehen, die a = Wasser im Niederdeutschen angenommen hat; wangerländisch öeland, mittelostfriesisch oyelauhn, mittelniederdeutsch eyland, eland, oland; altfriesisch alond; schwedisch öland (die Insel Oeland, vergl. Far oer, Far-Inseln). — Im Jahre 1286 hieß der Name der Insel Neuwerk am Ausfluß der Ebbe: O; 1299 und 1300 kommt dann die Bezeichnung nova O vor; vergl. Greifswalder Oie.

**Einbuchtung,** s. Bucht.

**Einender,** s. Kessel.

**Einfieren,** s. Fieren.

**Einholen,** s. holen.

**Einkeepen,** s. Keep.

**Eins,** seemännische Redensart: „in Eins bringen“, d. h. zwei feste Punkte am Lande so peilen, daß sie sich decken, daß sie **ein** Punkt werden. „Du darfst (um in die Moolen einzufahren) das Ruder nicht eher hart Steuerbord legen, als bis du das rote Licht und die große Bake „in Eins“ gebracht hast, oder auch bloß „in Eins“ hast.

**Eisdragge,** Eisanker s. Dragge.

**Eisenkrank,** ist ein (hölzernes) Schiff, dessen Eisenteile, namentlich die Bolzen verrostet sind und der Ausbesseruug bedürfen. Krank kann eigentlich nur sein, was lebet und sich zu bewegen vermag (vergl. krängen), aber der Seemann personifiziert gern, namentlich sein Schiff, wie denn überhaupt das Volk gerade durch Personifikation sich sehr treffend auszudrücken vermag; „die Tür schreit nach Öl“ wenn sie rankst; „die Stange will ihr Recht“, sagte ein Maurer, der Löcher für eine Eisenstange machen sollte in die Leibung eines Fensters; vergl. deisen.

**Embargo,** der, eine Beschlagnahme eines Schiffes, sei es im Kriege durch eine feindliche Macht, sei es im Frieden durch obrigkeitliche Anordnung. Durch Embargo wird das Schiff verhindert, den Hafen zu verlassen, also in seiner Bewegung beschränkt. Daher ist die Form des Wortes und die nächste Herkunft zwar spanisch, die Abstammung aber deutsch, denn das mittelhochdeutsche barre (s. Barre) hieß schon nicht mehr bloß Balken, sondern Zaun, Gehege, **Schranke.** — Früher nannte man „ein Schiff mit Embargo belegen“ auch das, was jetzt zu den Obliegenheiten der Schiffsbesichtigungskommission (s. d.) gehört.

In England ist das Wort so gang und gäbe, daß man es bildlich anwenden kann, „to lay an embargo on free speech."

**Ende,** das. Seemännisch das Ende (oder auch der Anfang) eines Taues; dann aber auch alles was zwischen Anfang und Ende ist, das ganze Tau. Ende ist der Punkt oder die Stelle in Raum und in der Zeit wo etwas aufhört. „Da indessen zwischen Anfang und Ende stets eine gewisse Strecke und Länge (dem Raum und der Zeit nach) liegt und ein Ende nicht sein kann, ohne daß vom Anfang bis zum Schluß von Etwas eine gewisse Raum- und Zeitlänge verfließt, so gebraucht man das Wort Ende auch in der Bedeutung von einer mehr oder weniger langen Erstreckung und Ausdehnung in den Raum oder in die Zeit hinaus." (Doornkaat). So spricht man von einem kürzeren oder längeren Ende Wurst, oder sagt: ich will dich noch ein Ende begleiten. Zu bemerken ist, daß, wenn man bei einem Tau von einem Ende spricht, man zwar zunächst an einen Teil eines Taues denkt, daß der Teil aber nicht etwa abgeschnitten zu sein braucht; im Gegenteil, nur weil er noch ein Teil vom Ganzen ist, kann das ganze Tau nach ihm Ende genannt werden, pars pro toto. — Sprichwörtlich sagt der Seemann: „da ist das Ende von weg", d. h. „es hört „sich" alles auf", „es ist gar nichts mehr zu machen," „es steht sehr schlimm."

**enkelt** heißt einzeln und wird in der Verbindung enkelte Part gebraucht für ein Tau, das nicht eine Talje bildet, nicht (in gleichsam zwei besonderen Teilen) über eine Scheibe läuft, überhaupt ohne technisches Hilfsmittel, also auch ohne Kraftersparnis, wie ein gewöhnlicher Strick, gebraucht wird. — Bei Kilianus eenckel, simplex. In Westfalen heißt en enkelten daler ein Taler in **einem** Stück; in Ostfriesland oft im Gegensatz zu doppelt gebraucht, auch für einfache, nicht gefüllte Blumen. Verwandt mit dem gothischen ainakls, einzeln, einsam, wobei Uhlenbeck auf das altschwedische aenkja Witwe und aenkil, Witwer, hinweist.

**entern,** ein feindliches Schiff in der Seeschlacht mit **Enterdreggen** (s. Dragge) an sich ziehen um dasselbe zu ersteigen und zu erobern; dabei wurde eine säbelartige Waffe geschwungen, die in der Marine noch als **„Entermesser"** bekannt ist. Vom spanischen entrar, lateinisch intrare, hineingehen, welches bereits auch die Bedeutung eindringen, hineindringen, angreifen hatte, die unserm entern eigen ist. Das englische to enter wird in den aller-

verschiedensten Bedeutungen auch seemännisch gebraucht, to enter into a harbour, to enter a ship at the custom-house, aber nicht im Sinne von entern, das heißt board = to go on board a vessel; specifically, to enter a vessel by force in combat." Das Gleiche gilt für das Französische; da kommt entrer oft genug vor, unser entern aber heißt aborder, und das Substantivum abordage, zugleich ein Übersegeln, Rammen. Kilianus kennt das Wort noch nicht, er hat wohl ein endteren, aber das bedeutet bei ihm „schnattern wie eine Ente." Auch Leonhard Frohnsperger 1565 gebraucht das Wort nicht an einer Stelle, wo er es hätte gebrauchen müssen, wenn es ihm bekannt gewesen wäre, und es wäre doch gerade bei ihm am ehesten zu vermuten, da er unter Carl V. gedient hat und mit seiner ganzen Seemannschaft stark dem Spanischen zuneigt; vergl. das Kapitel seines berühmten Buches „Von Kayserlichen Kriegßrechten etc. etc.": „Von dem Meer, See, Schiff oder Wasser krigen, fahren und ziehen, sampt dero nottürftigen gebräuch, an Kriegßvolck zu Roß und Fuß, Geschütz und Munition, in lust, schimpff oder ernst, gegen Freunden oder Feinden, zu halten und zu gebrauchen." MDLXV Kluge: seit Stielers Zeitungslust 1695 verzeichnet; schon bei Chyträus Kap. 36 bezeugt."

In der bisher behandelten Bedeutung ist aber das Wort angesichts der neuzeitlichen artilleristischen Seekriegsführung so gut wie veraltet, da wohl kaum je mehr ein Schiff wird geentert werden. Desto mehr Bedeutung hat aber das Wort und wird es behalten in einem anderen Sinne. In Anlehnung an den Begriff hinüberklettern, hinaufklettern, der in Entern liegt, hat man durchgängig in der Seemannssprache das Wort entern für „klettern" in Gebrauch genommen, und zwar nicht nur für das Hinaufsteigen, was ja dem eigentlichen Sinne noch entsprechen würde, sondern auch für das demselben entsprechende Wiederhinabsteigen: aufentern, niederentern. Kommandos: „enter auf!" „enter nieder!" — Im „Durchläuchtigsten Seehelden" 1681 wird das Wort entern im eigentlichen Sinne gebraucht: „Als sie (Admiral Heyn und seine Leute) auf die Spanischen ankamen, wollten diese sich zur Wehr stellen, aber nach dem ein paar mal die Musqueten auf sie gelöset wurden, entfiel ihnen der Mut. Als sie an den Boord kamen, funden sie kein Mittel wegen der Höhe der Schiffe hinauf zu kommen und zu **entern.** Ohngefehr hieng ein Schiff-Seil

herauß, woran ein Matrose hinauf stieg, und da er droben war, rund herum nach Seilen und Stricken suchte, solche feste zu machen, und den andern, so darunter waren, zuzuwerffen, welches sie mit guter Gemächlichkeit täten, daß die Spanier zusahen, und gantz keine gegen Wehr darwider täten. Als nun inzwischen die andern Schiffe enterten, riefen die Teutschen Buen guerra, gut Quartier, darauf die Spanier alle hinunter lieffen." Doch vermeidet dasselbe Buch an anderer Stelle das Wort entern, wo man es erwarten sollte. „Hierauf fuhren sie fort, den Caca fuego zu verfolgen, und versprach Drack dem ersten, der dasselbige ersehen wurde, eine guldene Ketten zum Boten-Brod. Nun geschah, daß Johann Drak eins hinauf stiege, und ohngefehr umb drey Uhr nach Mittags, dasselbige ins Gesicht bekam, umb sechs Uhr waren sie schon darbey, da nun Drak ihnen drey Schüsse gegeben und ihre Segel-Stange herunter gestossen, legte er ihnen an Bord, und sein Volck sprang hinein und funden allda einen großen Reichtum . . ."

**Erlaubnisabzeichen,** das, war in den Anfangszeiten des Schiffsjungeninstitutes ein Abzeichen der Würde eines Bootsmannsmaaten, der noch kein eigentlicher Bootsmannsmaat war, sondern nur an Bord die Dienste eines solchen versah; wenn er aber an Land ging, so war er gehalten, das Abzeichen (den Anker) den er nur an Bord zu tragen die Erlaubnis hatte, abzulegen und zurückzulassen, offenbar traute man ihm seiner großen Jugend wegen noch nicht die Fähigkeit zu, den Stand eines Unteroffiziers auch am Lande würdig zu vertreten.

**Erster Offizier,** der nächste nach dem Kommandanten, im Behinderungsfalle und auch sonst in vielen anderen Fällen sein Stellvertreter, ihm für alles was im Schiffe vorgeht verantwortlich, überhaupt ein Mann, auf dem für gewöhnlich die ganze Last des Schiffsdienstes liegt. Er heißt Erster Offizier nicht etwa nur als primus inter pares oder weil er der Dienstälteste in der Messe ist, also nicht in dem Sinn, in dem man sagt „Erster Wachoffizier", sondern etwa so wie man sagt: „Erster Staatsanwalt." Also die Bezeichnung eines besonderen Amtes, einer einem Manne amtlich und dienstlich übertragenen Stellung.

**Eselshaupt,** das. Das Verbindungsstück am Kopfe des Mastes, durch das die Stänge mit dem Maste verbunden ist. Ein ziemlich sonderbares Wort. Breusing sagt: „Ich möchte glauben,

daß der ursprüngliche Name Eselshuf gewesen ist, da diesem die Gestalt genau entspricht, während man für die Bezeichnung Eselshaupt gar keinen Anhalt hat.“ Huf für Haupt zu setzen ist ein Griff, dem die Verlegenheit allzudeutlich anzusehen ist. Haupt ist auf alle Fälle festzuhalten, weil der niederdeutsche Seemann Hofd sagt und dieses Hofd auch noch in anderer Verbindung, z. B. Dodshofd, vorkommt, wo es unzweifelhaft Haupt bedeutet. Haupt muß also stehen bleiben. Aber wenn wir uns den Esel näher betrachten, so hat er mit der Zoologie ebenso wenig zu tun wie das Schwein in Kielschwein. Es handelt sich vielmehr um die Anatomie des menschlichen Leibes, wie Haupt schon vermuten läßt. Dem Haupt zunächst verbunden ist die Schulter, die Achsel. Dieses Wort aber lautet althochdeutsch ahsla, auch ahsel, angelsächsisch eaxl, altsächsisch ahsla, altisländisch öxl, italienisch ascella, provençalisch aissela, mittelniederdeutsch assel und asle. Da liegt doch die Vermutung nahe genug, daß aus diesem Assel Esel geworden ist. Das Eselshaupt stellt die Verbindung von Kopf und Schulter dar. Durch die eine, runde Öffnung ragt die Stänge gleichsam als Haupt nach oben, die andere, viereckige Öffnung sitzt als Schulter zu dem dazu gehörigen Haupte nach unten zu auf dem Maste auf. Daß die Stänge als das Haupt angesehen werden kann, wird der nicht bestreiten, der weiß, daß sie sogar einen Zopf hat (s. Topp). Beide, Haupt und Achsel, treffen zum letzten Male im Eselshaupt zusammen; daher wird dieser gewiß Eselshaupt = niederdeutsch Aselshofd sein, zumal wenn Pferd in Vergleich gezogen wird. — Daß das Wort in der Gestalt Aselshofd zur Zeit nicht nachweisbar ist, darf uns nicht beirren. Vielleicht findet es sich noch einmal. Aber wenn auch nicht, so ist damit noch nicht bewiesen, daß es überhaupt nicht vorkam, denn, wenn es nicht ganz zufällig in irgend eine alte Urkunde geriet, wer hätte es aufschreiben sollen? Wer schreiben konnte, das waren die Mönche, und die kannten das Wort nicht oder hatten keine Veranlassung es aufzuschreiben. Und wer das Wort kannte, das waren die braven Seeleute, aber die konnten nicht schreiben. Wenn aber auch die Zusammensetzung Aselhofd nicht belegt werden kann, so kann doch bewiesen werden, daß die mittelniederdeutsche Form für Achsel nicht nur Asel, sondern auch Esel hieß. Auf der Oldenburgischen Bibliothek findet sich ein altes geschriebenes

Gebetbuch vom Jahre 1473, darin kommt die Stelle vor: „Bedenk, wo se up sine klenlike eselen dat sware cruce leyden.“ — — Da also Esel = Achsel und Hofd = Haupt ist, so hätte man anstatt Eselshofd getrost hochdeutsch Achselhaupt sagen dürfen. Daß man Eselshaupt vorzog, ist am Ende nicht einmal so verwunderlich, da das e in Esel eigentlich ein a sein müßte, von wegen asinus. Niederdeutsch heißt der Esel auch heute noch Äsel, und zwischen diesem und Asel ist lautlich ein sehr geringer Unterschied. Aber sachliche Bedenken geben bei solchen Wortbildungen nicht den Ausschlag, sonst hätte unser deutsches Flüssigkeitsmaß Oxhoft (Ochsenhaupt) auf dem Wege nach England nicht zu einem Hogshead (Schweinskopf) werden können.

**Etmal,** das. Ein Etmal ist in der Seemannssprache ein Zeitraum von 24 Stunden, und zwar vom Mittag des einen bis zum Mittag des andern Tages gerechnet. „Wir haben ein Etmal von 300 Seemeilen“ heißt also: wir haben in 24 Stunden 300 Seemeilen zurückgelegt. Auch insofern ist ein Etmal ein Zeitraum von 24 Stunden, als in dieser Zeit zweimal Ebbe und zweimal Flut stattfindet, es erstreckt sich also über zwei Tiden; jedoch kommt es auch vor, daß Küstenbewohner nur eine Tide, also die Zeit von 12 Stunden so nennen. Aber schon Kilianus kennt das Wort im ersten Sinne und übersetzt es mit dies naturalis: 24 horarum spatium. Ganz unbefangen leitet er es von eten = essen ab, prandere quia astrologi incipiunt diem a meridie: nempe cum sol ingreditur circulum meridianum, quo tempore vulgo pranditur.“ Ähnlich Weiland: er nimmt etmal = eetmal, „dit schynt te zien op het gebruik der Ouden van slechts eenmal daags, en wel omtrent den middag, eenen hoofdmaaltyd te doen.“ Man könnte sich versucht fühlen, das für einen Witz zu halten wenn die Wörterbücherschreiber nicht sonst so ernste Leute wären. — Das -mal ist ohne Weiteres klar; es bedeutet (gothisch mel, althochdeutsch mal) einen Punkt, (Mal, Mutermal, malen) dann Zeitpunkt, dann Zeit überhaupt, besonders aber auch Zeitpunkt des Essens (weshalb unser Mahlzeit eine der vielen Tautologieen der deutschen Sprache darstellt). — Die erste Silbe „et“ wird von Diefenbach als ein verstärkendes, die Wiederkehr anzeigendes, also ein iteratives (von iter, iterum) Präfix erklärt. Tatian: in itmalens tage Ostrono, am wiederkehrenden Tage der Ostern. In Beówulf kommt die Zusammensetzung edhwyrft vor =

Wiederkehr, (Rückkehr des alten Zustandes nach der Rückkehr von Grendels Mutter), ferner ed-wendan sich zurückwenden, und ed-wenden die Wendung, der Wechsel. Im Altfriesischen hat Etmal schon die seemännische Bedeutung: „Dat schilma binna trim Etmelum fifiuchta", „das soll man binnen dreimal 24 Stunden befechten." Neufriesisch: et-grode, noch einmal gewachsen (nachdem das Gras bereits gemäht oder abgeweidet war, auch et-grün) vergl. Kilianus et-groen, na-weyde, Nachweide; etwende, die Stelle wo der Pflug beim Pflügen am Ende des Ackers immer wieder umkehren muß, hochdeutsch (oberdeutsch) Gewandung. Die mittelalterliche Bezeichnung eddach, ettink für einen regelmäßig in bestimmten Zeitabschnitten wiederkehrenden Gerichtstag hat weder mit echt = Gesetz, noch mit ed = Eid zu tun, denn Gesetz und Eid kommen bei jedem Gerichtstag in Anwendung und können daher eine besondere Art nicht bezeichnen, sondern ist ebein et-dag, ein bestimmter, regelmäßig wiederkehrender Tag, schon weil dafür auch markding gesagt wird, was sicher einen bestimmten Zeitpunkt andeutet. — Was das seemännische Etmal betrifft, so empfiehlt Lucas Janszon Wagenaer in seinem „Spiegel der Zeevardt", 1588, sehr, es regelmäßig auf der Karte zu bezeichnen. Er schreibt: „Tis seer goet alle Etmalen eens af te steken, ende te teckenen watmen ghezeylt ende behouden heeft, op datmen inde graden sien mach wat hoochde men heeft, ende hoe alle de hoecken ende landen van u zyn legghende." Derselbe Wagenaer spricht auch wiederholt von einem Etmal des Mondes.

**Eule fangen** s. durchdrehen.

**Evolutionsbogen,** der, verschieden von Drehkreis. Letzteres ist die gleichmäßige Bewegung im Kreise, ehe aber das bis zum Legen des Ruders gradeaus steuernde Schiff unter dem Einfluß des gelegten Ruders in die regelmäßige Drehung eintritt, muß es einen Bogen beschreiben, eine Kurve, die der Evolutionsbogen heißt. Man unterscheidet demgemäß auch einen Evolutionsdurchmesser und einen Drehkreisdurchmesser. Lateinisch evolvo, sich entrollen, aufrollen.

**Ewer,** der. Name eines kleinen Fluß-, Kanal- oder Wattschiffes, besonders bekannt durch die Hamburger Hafenboote dieses Namens. Doornkaat meint, es sei über die Herkunft des Namens mit irgend welcher Sicherheit nichts zu sagen. Wenn man aber bedenkt, daß in zahlreichen mittelniederdeutschen Ur-

kunden eever, ewar und envare neben und durcheinder gebraucht werden und daß envare in dem Zolltarif der Margarethe von Flandern vom Jahre 1252 erklärt ist als ein „navis, que dicitur envare, que habet remex retro pendens (debet) comiti IV. den," so ist der Gedanke doch sicher nicht zu kühn, daß das Boot ursprünglich von **einem** Manne **gefahren** wurde, und zwar mit einem Riemen, der retro pendens war, so daß also das Boot durch Wricken fortbewegt wurde. Einfahrer wäre also die Hochdeutsche Übersetzung. Natürlich ist dabei nicht angenommen, daß das Schiff 1252 noch von **einem** Manne gefahren wurde, sondern nur, daß es sich — wer weiß wann? — aus solch kleinen Verhältnissen heraus entwickelt habe, ähnlich wie Fregatte sich aus einem Ruderschiff zu einem Dreimaster ausgewachsen hat. — Breusing hatte sich sehr in den Gedanken eingelebt, Ewer sei gleich Eber, wiewohl ihm bekannt war, daß in den beiden Worten zwei ganz verschiedene anlautende e stecken. Und als Müllenhoff das Gewicht seines Ansehens gegen die Gleichstellung in die Wagschale warf, da ließ er freilich den Eber fallen, aber man merkt es dem verdienten Manne doch an, wie schwer es ihm ward. —

**Exerziermast,** der, ist ein Mast der nicht zu einem Schiffe gehört, sondern am Lande, in der Nähe einer Kaserne angebracht, aber sonst ganz als Schiffsmast getakelt ist, und an dem ungeübte Matrosen, Schiffsjungen etc. etc. ihre Übungen im Entern etc. etc. anstellen. Er hat also ungefähr die Bedeutung eines Turngerätes für angehende Seeleute; auch wohl die eines schönen Spielzeuges für heranwachsende Knaben.

---

# F.

**Faden,** der, dasselbe wie Klafter, ein Maß von 5—6 Fuß; bedeutet, ebenfalls wie Klafter, ursprünglich Umarmung mit beiden ausgestreckten Armen. Beide Wörter sind als Maß ähnlich gebildet wie Elle von (Ellenbogen) Elbogen. Besonders bedeutet Faden eine Schnur, eine Faser zu einem „Faden" gedreht, die so lang ist, daß sie von der Hand des einen ausgestreckten Armes

zu der Hand des anderen ausgestreckten Armes reicht. Noch im 17. Jahrhundert fadem, englisch fathom, in deutschen Mundarten Fadem. Althochdeutsch fadam, beide ausgestreckten Arme, angelsächsisch fädm, die umspannenden Arme, Umarmung, daher Macht, Schutz, Busen, Schooß. Edda: fadmr, die ausgebreiteten Arme; gotisch fahan, fangen, umfangen; griechisch petannymi, ausbreiten. Vom lateinischen patere, offen stehen, sagt Kluge, daß es schon „weiter abseits“ liege; also entfernte Verwandtschaft. — Das französische brasse hat genau die Bedeutung unseres Wortes Faden: die Entfernung der beiden Arme (bras), wenn sie ausgestreckt sind. — Meist wurde Faden als Tiefmaß gebraucht. Wagenaer 1588 bemerkt einleitend zu seinen Seekarten: „'Tcyfer ghetal gestelt ontrent alle Havenen, Riuiren, Stroomen, Canalen binnen ende buyten inde zee, oock op de ondiepten ende sanden, beteekent hoe veel vadem dese plaetsen diep zyn . . . alles met half vloet.“ — Doch gebraucht derselbe Wagenaer Faden auch für Bezeichnung einer Entfernung: „Item een myle buyteu de Clippen van Obenrack leyt een rudtse (Fels) onder 't water, ist dat ghy laueren moet tusschen die Fours ende Obenrack, so comt de voors. rudtse niet naerden dan veertich vadem, West zuydtwest ende Zuydtwest vande seuen Eylanden, comt den lande niet naerder dan op veertich vadem.“

**Fahne,** die, gehört streng genommen nicht hierher, da der Seemann anstatt Fahne Flagge sagt, doch ist ja neuerdings in der Marine der Dienstgrad Fähnrich zur See (für Seekadett) eingeführt. Fahne heißt eigentlich Tuch, Fahnentuch ist also tautologisch. Gotisch fana, Zeug, Tuch; althochdeutsch, altsächsisch, fano, linteum, vexillum; lateinisch pannus, Tuch, mittellateinisch auch Fahne und Tapete (Panneel); griechisch penos, Gewand; von der indogermanischen Verbalwurzel pan, pen = ziehen, spinnen, hängen. Altfranzösisch fanon, Tuch; aber gonfalon, italienisch gonfalone stammen vom altdeutschen guntfano, „Kampftuch“ ab. Finisch faana, die Fahne. Der Fähnrich hieß althochdeutsch faneri, Fahnenträger. Das englische pennant wird jetzt unter dem Einfluß von pendeo, hängen, in der Form pendant gebraucht, wobei man broad pendant = Flagge und long pendant = Wimpel unterscheidet.

**Fähre,** die, ist von Fährschiff so zu unterscheiden, daß Fähre ein flaches, niedriges Fahrzeug bedeutet mit dem Menschen,

Pferde, Wagen, ja neuerdings ganze Eisenbahnzüge an einer bestimmten, dazu eingerichteten Stelle über einen Fluß oder ein sonstiges Gewässer gesetzt werden; es geschieht mit Staken oder Riemen, mit Hilfe eines Taues, einer Kette, mit Dampfbetrieb. — Fährschiff aber ist ein wirkliches Schiff, das auf Flüssen, Seeen, Kanälen und in Küstengewässern regelmäßige Fahrten von einem Ort zum andern macht und für einen festgesetzten Preis Passagiere und Waren mitnimmt; also ähnlich wie Börtschiff, nur vielleicht mit kürzeren Fahrten.

**fahren** wird auch in der Seemanssprache in der gewöhnlichen neuhochdeutschen Bedeutung gebraucht. Daneben jedoch noch in einem Sinne, der der eigentlichen Bedeutung „sich von einem Orte zum anderen bewegen“ widerspricht. Man sagt: „Das Tau fährt nach vorne, nach achtern, nach unten.“ Beim laufenden Gut möchte das noch angebracht sein, wiewohl es bei seinem Laufen eigentlich auch nicht seinen Ort verändert; aber beim stehenden Gut muß man sich schon zwingen, daran zu denken, daß es auch einmal noch nicht stehend war und erst beim Auftakeln des Schiffes in seine Stellung geführt worden ist. — Außerdem gebraucht der Seemann fahren im Sinne von „zur See fahren.“ „Ich bin mit ihm gefahren,“ heißt: ich bin mit ihm zusammen an Bord gewesen, mit ihm zusammen auf einem Schiffe gefahren.“ „Ich fahre auf Handelsschiffen,“ sogar: „ich fahre auf Südamerika“ (mundartlich: „ich mache in Amerika,“ jedoch nur von einer einzelnen Reise, während der Seemann, der „auf“ Amerika fährt, damit sagen will, daß er wiederholt und mit einer gewissen Regelmäßigkeit mit seinem Schiffe die Fahrt dahin betreibt.) Ein „befahrener“ Mann ist einer, der entsprechend lange zur See gefahren hat — der Seemann sagt stets „ich **habe** gefahren,“ offenbar weil er sich dabei, wie ein Kutscher am Lande, aktiv vorkommt — um in der Seemannschaft erfahren zu sein.

**Fahrrinne,** die, eine natürliche Rinne im Watt in der man auch bei Ebbe noch fahren kann; sodann die natürliche Vertiefung in einem Hafen im Verlaufe der Richtung die ein Schiff steuern muß, um nicht auf Grund zu geraten, daher meist Fahrwasserrinne genannt, Wasser wo man fahren kann. Besonders aber ein künstlich hergestellter Weg durchs Wasser, sei es, daß man ihn mit Eisbrechern durchs Eis gebahnt, sei es, daß man ihn ausgebaggert hat. — Früher hatte man ein seemännisches

Wort ,Fahrweg. Im Seebuch, 1400, kommt es oft vor und bedeutet den Weg draußen auf offener See, im Gegensatz zu Reede, den Weg, wo man vom Lande unbehindert fahren kann, jedoch mit der Beschränkung die heutzutage das Fremdwort Route andeutet, Wasserstraße als nächster Weg von einem Orte zum andern. „Item in der reyde van der Nysse maket vul see sudsudwesten mane (Mond), unde uppe der stille suden mane, unde buten in deme varwege maket ,vul see sudwesten mane.“ — Denselben Sprachgebrauch hat 1588 noch Wagenaer: „tusschen Heys en Belysle mede 30 vadem. Ende buyten de vaerweg ist diep 35 vadem. Binnen ’t vaerwater zynde vintment diep 25 vadem. Twee kenninghen buyten Heys, werpt ghy 45 vadem.“ Es ist also ein Unterschied zwischen einem äußeren Fahrweg und einem inneren Fahrwasser.

**Fahrt,** die. 1. = Reise; die Fahrt nach Kapstadt, eine Fahrt ins Mittelmeer.

2., die Fortbewegung, der Lauf, die Geschwindigkeit des Schiffes; „das Schiff ist in Fahrt,“ „das Schiff hat schon oder hat noch Fahrt“, „es ist in voller Fahrt“, „es .fährt mit halber Fahrt“. Auch in übertragenem Sinne von Menschen gebraucht: „der ist in der Fahrt“, „die ist mächtig in der Fahrt“, wenn jemand recht im Eifer ist.

3. Man unterscheidet „Große Fahrt“, „Kleine Fahrt“, s. Schiffsregister. Je nachdem einer ein Steuermannsexamen macht, erhält er das Patent für die seinem Wissen and Können entsprechende Fahrt, „große Fahrt“, „Küstenfahrt“ u. s. w.

Früher unterschied man nur „große und kleine Seefahrt“, und erstere war besonders die Fahrt nach Ost- oder Westindien. Der Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“ Lübeck 1673, spricht in einem Vorwort an den „günstigen Leser“ von den Fortschritten, die der Mensch in der Observation gemacht habe. „Wil se nu dorch dise Erfahrenheit gedachten vel Provit tho erlangen, so hebben se dise Kunst ümmermehr na gesöcht, bet se entlick vel rike Landen und Eilanden up gefunden; Insünderheit dat Rick America, so den Olden in den vorigen Tiden hell unbekannt gewesen, welckes nu als ein nie Werrelt geachtet wert. — Se hebben sick ock herna in dise Kunst mehr geövet, und insünderheit die Europsche Natie darunder de Nedderlanders nicht van de minneste gewesen, alß by er uth gegeven Böck tho

sehende, welcke Böck wi ock by unser Schipfahrt gebrucken, wil ui bet Dato nemand gefunden, de in unser Saxsischen Sprack etwas van der Kunst der Seefahrt beschreven hebben, dar idt doch ein hochnödich Warck schint tho wesen, na dem mahl vel van unsen Seefahrenden nicht wol in der Holländischen Sprack noch in er Böck tho lesen erfahren, so, dat se dat sulvige, wat se lesen, nicht recht verstahn noch begripen könen. — Ock sunt de Nedderlandesche Böck mit der groten Seefahrt mehrendeles vorfüllet, welckes besteit in Affdeling der Sphera der Werrelt, Bewegung der Hemmelen, im gelicken de dre Huckes, Krum Streck, langet und bret Recknung, und vel ander Regulen, de uth der Astronomie und Cosmographie genahmen; Welckes unsen jungen Seefahrenden weinig Nutzen bringet, na den mahl so selden de Ost- und West-Indyen befahren. Se werden averst velmehr dorch de mannigfoldigen Regulen up geholden, wil se de sünder Anwising und gud Underricht nicht lehren noch underscheden können, wat Regelen er tho der groten offt klenen Seefahrt fodderlick und nütlick sin!" . . .

**Fahrzeug,** das, ist im Allgemeinen eine Bezeichnung für alles was Schiff heißt, jedoch im Besonderen oft mit der Nebenbedeutung des Geringeren, Minderwertigen, Kleinen. Ein Panzerschiff erster Güte wird man kaum ein Fahrzeug nennen; dagegen spricht man von Werft-, Hafen-, Lootsenfahrzeugen. Das Wort ist neueren Ursprungs, erst seit 1695 bezeugt, und soll eigentlich niederdeutsch sein. Im Mittelniederdeutschen war es aber unbekannt, da kommt nur ein vartouwe vor, das aber Fahrgeschirr = Wagen, bedeutet, wiewohl sonst tuch und tug in mannigfachem Gebrauch stand, namentlich auch im Sinne von Kriegszeug. Und auch im Neuniederdeutschen ist das Wort kaum gebräuchlich. Vielleicht daß es sich aus dem Niederländischen, wo vaartuig öfters gebraucht wird, eingeschlichen hat.

**Fake, Facke,** die, meist in der Mehrzahl gebraucht: die Faken, sind die Zwischenräume zwischen den einzelnen Spanten oder Inhölzern. Als man die Kriegsschiffe noch von Holz baute, wurden in der Wasserlinie die Faken mit Holz ausgefüllt zum Schutze gegen feindliche Kugeln. Das Wort ist nichts anderes als das niederdeutsche vak = Fach, Behälter, durch Scheidewände eingeschlossener und abgegrenzter Raum, Abteilung, Abschnitt, Behälter. Die Faken sind also die Fächer zwischen den Spanten.

**Fall,** das. „Ein Fall ist ein Tau, das zum Aufhissen oder Streichen eines Gegenstandes bestimmt ist und entweder in einem Takel oder einfach über eine Scheibe läuft. Die vorzüglichsten an Bord sind die Fallen der verschiedenen Rahsegel, der Gaffel und der Stagsegel. Die Mars- und Bramrahen sind mittelst eines Drehreeps mit dem oberen Blocke ihres Falles verbunden". (Brommy, „die Marine"). Jedes Segel hat ein Fall. Aber merkwürdigerweise dient bei allen Segeln das Fall wohl zum Aufziehen derselben, aber nicht bei allen zum Fallenlassen. Während nämlich die Rahsegel mit ihren Rahen durch das Fall aufgehißt werden und, wenn man das Fall fiert, von selbst fallen, dienen die Stagsegelsfallen entgegen ihrem Namen nur zum Aufhissen; von selbst fallen sie nicht an dem betreffenden Stag herunter, auch wenn das Fall ganz lose ist; sie bedürfen darum noch eines besonderen Niederholers. vergl. Drehreep.

**Fallhorn,** das, ist das was sonst „Kopf des Stagsegels" heißt, nämlich das spitz wie ein Horn zulaufende obere Ende des Stagsegels, an dem das Fall befestigt ist.

**Fallreep,** das. Nicht leicht ist bei einem Worte der ursprüngliche, einfache und klare Sinn so verdunkelt und vergessen worden, wie bei diesem. Reep ist gleich Tau. Fallreep ist also das Tau, das man einem, der die Stufen der Bordwand hinauf wollte, hinabfallen ließ, sich daran festzuhalten. So bedeutet also das heutige Kommando „Fallreep!" eigentlich: „Fall Reep!" oder „laß fallen das Reep", für den an Bord Kommenden (oder auch von Bord Gehenden). Weil dies von einer bestimmten Stelle aus geschah, nämlich eben von da, wo in der Bordwand die schmalen Trittbretter eingelassen waren, so nannte man die ganze Gegend da in der Nähe nach diesem fallenden Reep „am Fallreep", „beim Fallreep", oder auch kurzweg „Fallreep", und der Nachtposten, der da steht, kann nun aussingen: „Steuerbord-Fallreep, oder Backbord-Fallreep alles wohl!" Man denkt gar nicht mehr an das Reep oder Tau, man glaubt, es mit einer einfachen Ortsbezeichnung zu tun zu haben. So erklärt es sich auch, daß in späteren, bequemeren Zeiten, als man statt der Bordwandtrittbretter richtige transportable Treppen einführte, diese Fallreepstreppen genannt wurden, wiewohl diese gerade durch ihr Geländer das Fallreep überflüssig machten, so daß die sogenannten Fallreepsgäste das Tau nur noch symbolisch in die eigene Hand nehmen und

nur so tun, als ob sie es dem Kommenden oder Gehenden hinreichten. Es ist dies lediglich eine den Offizieren etc. etc. erwiesene Ehrenbezeugung geworden, auch dann noch erwiesen, wenn das Schiff am Bollwerk oder an der Werftkaje liegt. Wie sehr die ursprüngliche Bedeutung dem Bewußtsein entschwunden ist, lehrt besonders deutlich das Kommando: „Vier Fallreepp" (für einen Stabsoffizier die Ehrenbezeugung), als ob der Fallreepsgast Fallreep genannt werden könnte, oder die Redewendung: „Er lehnt sich zum Fallreep hinaus", wobei keineswegs an das Reep, sondern an den Einschnitt in der Bordwand, der einer Tür ohne oberen Drempel gleicht, gedacht ist. — Indessen gibt es doch Gelegenheiten, wo das Reep noch wieder zu Ehren kommt und fällt; in See oder auf offener, sehr bewegter Rhede, wo das Schiff sich stark bewegt und die Treppe nicht ausgebracht werden kann. Da muß man, wenn es nicht gar über eine Jakobsleiter am Besansbaum geht, die Trittbretter an der Bordwand benützen und zieht das Reep aus leicht begreiflichen Gründen den Einschnitten zum Halten in den Trittbrettern vor. — Die Bedeutungsverschiebung ist nicht neu. Schon Aubin 1702 hat das holländische val-reep mit échelle de poupe übersetzt, was der erwähnten Jakobsleiter entspricht. Die Entwickelung ist also die: Tau, Tau-(Strick-)Leiter, Leiter, Treppe. Auch übersetzte er es sinnreich mit tire-vieilles: „Ce sont deux cordes qui ont des noeuds de distance an distance. Elles pendent le long du vaisseau endehors, savoir une corde de chaque coté de l'échelle". — Der Übersetzer der „Durchläuchtigsten Seehelden" hat sich die Sache mit Fallreep leicht gemacht und einfach Falltreppe gesagt. Er beschreibt eine Begegnung des Kaisers Karl V. mit König Franz I. „an den Bord des Käysers, da der König mit einer köstlichen zubereiteten Chaloup von Aquamorto, in Begleitung des Montmorancus, des Hertzogs und Cardinals von Lothringen ankommen war. Der Käyser begegnete dem König an der **Fall-Treppen,** und empfing ihn mit aller Freundlichkeit, und führte ihn nach dem Hinter-Teil des Schiffes, allda sie viele Stunden mit einander in sehr ergötzlichem Gespräch zubrachten, unter welchem die fürnehmsten Herren Seiner Käyserlichen Majestät Hände zu küssen kamen."

**Fangleine,** die, eine lange, dünne aber feste Leine, die aufgeschossen, von Bord aus an Land (oder umgekehrt) auf ziemlich weite Entfernung, wenn der Werfer seine Sache versteht, geworfen

wird. Derjenige dem die Leine zugeworfen ist muß sie fangen, einholen und holt dann die am andern Ende der Fangleine befestigte Trosse mit ein, um sie am nächsten Poller oder Ducdallen festzumachen. **Fangleine eines Bootes** ist eine etwas stärkere Leine, die als Schlepptau dient. **Fangtaue** sind dünne Tauenden, mit denen etwas im Wege Hängendes aufgebunden, beiseitegebunden, aufgefangen wird. **Fangstander** ist ein Stück Kette das das im Davit hängende Boot tragen hilft und also die Taljenläufer desselben entlastet. — Auf Wangerooge sollen sie das Ankertau fangelin nennen.

**Fardage,** die. Packmaterial, Holz, Spähne, Rohr etc. etc. zwischen die einzelnen Teile (Colli) der Ladung gestopft um sie vor dem Rütteln, Schütteln und Stoßen zu schützen, überhaupt vor Bewegung. Stammt aus dem Französischen wo fardeau (altfranzösisch fardel) ein Bündel bedeutet; die Vorstellung ist also die, daß das Packmaterial in Bündeln zwischen die einzelnen Kisten, Kasten, Fässer u. s. w. gestopft wird; auch kommt im Englischen, außer diesen fardage, ein Substantiv fardel vor, welches ebenfalls Bündel heißt, und wie dieses oft im Sinne von unangenehmer, widerwärtiger „Last“ gebraucht wird, so daß man wohl auch bei Fardage an ein dem Seemann lästiges, unnützes, wertloses Stück der Ladung, das nur so als notwendiges Übel mitgeschleppt wird, denken darf.

**Farunner,** das, ist auf Tjalken, Muten und Snicken das Logis der Matrosen, überhaupt der aus wenigen Leuten bestehenden Besatzung. Ehrentraut, Friesisches Archiv II. 62, sagt von einer Tjalk, daß sie rund gezimmert ist, „hat aber keine Kajüte, sondern einen Raum, worin die Mannschaft sich aufhält und schläft: dait farunner, und zwar ein doppeltes, hinten und vorn, auch ein rum (Raum, Laderaum).“ Das Farunner unterscheidet sich von der Kajüte dadurch, daß es nicht so hoch ist und man nicht aufrecht darin stehen kann, und daß darin gekocht wird. Ursprünglich trug nur der vordere abgeteilte und gedeckte Raum den Namen farunner oder farunder, denn das far ist gleich för und es kommen die Formen förunder und vorunder vor. Letztere ist die älteste die mir bekannt geworden ist; sie steht in einer Bremer Urkunde von 1564: „darvp alsuort Jacob onde Albert de pumpen angegrepen, he, tuge, averst sy in dat vorunder gegann, synn steuell onde kleider angetaghenn . . .“ För,

vor ist gleich vorne, forunner also das „Vornunter", der Raum wo die Leute vorne ihren Unterschlupf haben. Daß man hernach auch einen hinteren Unterkunftsraum so nannte, wird den nicht wundern, der das goldene Kopfeisen der Friesinnen kennt, oder die neumodischen Waschschwämme, die gar keine Schwämme sind, sondern aus Gummi verfertigt werden; sie heißen aber Schwämme.

**Fastgaljas,** die, vergl. Galeere, ein schnelles Schiff. Das Wort kommt in dem niederdeutschen „Kasper Ohm en ik" von John Brinkmann vor. Wir haben es hier nur mit der ersten Silbe zu tun. Fast ist unser neuhochdeutsches fest. Der Sinn ist im Niederdeutschen weiter als im Hochdeutschen. Denn da heißt es nicht nur unbewegt, dauerhaft, beständig, haltbar, „fest wie Magdeburg", nicht nur noch allgemeiner sicher, gewiß, zuverlässig, kräftig, stark, tüchtig, sondern auch schnell. Zur Tüchtigkeit gehört eben in gewissen Fällen Schnelligkeit (vergl. Kielschwein). Darum heißt fast nicht immer fest, sondern manchmal das Gegenteil von fest, nämlich beweglich, sehr beweglich, schnell beweglich, schnell. Ein tüchtiges Schiff ist nur dasjenige, welches die nötige Geschwindigkeit entwickelt, wie der nur ein tüchtiger Bote ist, der seine Botschaft mit einiger „Fixigkeit" ausrichtet. Im Englischen ist auch einer, der schnell vom Flecke kommt „a fast traveller."

**Felucke,** die, ein langes, schmales Fahrzeug des mittelländischen Meeres, mit zwei etwas nach vorne geneigten niedrigen Masten, hochragenden lateinischen Segeln und acht bis zwölf Riemen an jeder Seite. Sie ist meist ungedeckt, hat aber am Heck eine Hütte zum Schutze gegen Wind und Wetter. Kennzeichnend ist auch der lange spitze Schnabel, an dem der Hals des Focksegels befestigt wird. Doch gibt es auch andere, größere Felucken mit namhaften Abweichungen von dieser Beschreibung. Die ganze Art von Fahrzeugen muß aber, trotz früher oft gerühmter Geschwindigkeit, vor dem siegreichen Dampf die Segel streichen und wird bald vom Meere verschwunden sein. Stammt aus dem Arabischen felukah, von fulk = Schiff.

**Fender,** der, eine Art Polster aus umsponnenem Kork, dazu bestimmt, das Schiff, wenn es durch eine Schleuse geht oder an ein Bollwerk, vor dem Schamfilen zu schützen, indem es zwischen Bordwand und Mauer gehängt wird. Erst in neuerer Zeit in die

deutsche Seemannssprache, die früher nur Wreifhölzer kannte, aufgenommenes aus England gekommenes Wort. Vom lateinischen defendere verteidigen, behüten, beschützen, bewahren. „Schutz" würde also die Übersetzung ins deutsche sein.

**Feuerschiff,** das, ist ein Schiff, das die Stelle eines Feuerturmes vertritt, an einem Orte verankert, wo sich ein Turm nicht bauen läßt, wo aber doch wegen der Beschaffenheit des Fahrwassers ein besonders deutliches, weithin sichtbares Feuerzeichen nötig ist. Es hat keine eigenen Fortbewegungsmittel. Der Mast oder die Masten dienen nur zum Hissen der Laternen bei Nacht, der Signalbälle bei Tage. Der Ausdruck Feuerschiff erinnert, wie Leuchtfeuer und Feuerturm, noch an die Zeit, in der auf dem Turm wirkliche Holz- oder Kohlenfeuer brannten. Da diese jetzt durch Lichter verschiedener Art verdrängt sind, so ist der engl. Ausdruck light-ship sinngemäßer als unser deutsches Feuerschiff; bei Turm haben wir uns auch den veränderten Umständen angepaßt und sagen Leuchtturm, aber Feuerschiff hat sich siegreich behauptet.

**fieren,** das Gegenteil von holen, ein Tau ablaufen lassen und so den Gegenstand, der an dasselbe festgebunden ist, nicht näher an sich heranholen, sondern weiter von sich entfernen. Die Versuchung liegt nahe, bei diesem Worte an feiern zu denken, das ja niederdeutsch fieren heißt; von fir = Feier, Feiertage, lateinisch feriae, Tage an denen keine Arbeit getan wird, wo die Arbeit ruht. Dieser Versuchung ist Weiland unterlegen; er schreibt: „vieren = rusten (ruhen); den teugel vieren is, hem niet strak vasthouden, laten schieten." Allerdings wird ja „geruht", nachgelassen mit der Arbeit des Holens beim fieren (wenn überhaupt unmittelbar vorher geholt worden ist), aber das gibt doch nicht bei der Bedeutung von fieren den Ausschlag, denn nachlassen mit holen bedeutet doch noch kein wiederablaufenlassen dessen das man geholt hat, sondern erfordert nur, daß das Geholte festgehalten und belegt wird. Überdies braucht dem Fieren ein Holen gar nicht unmittelbar voraufzugehen, so daß schon darum nicht von Ruhe, Nichtweiterarbeiten, Nichtweiterholen die Rede sein kann. Auch verbietet sich der Gedanke von feiern von selbst, wenn wir bedenken, was das heißt: „he let en fieren"; das heißt doch wörtlich: „er läßt einen streichen", und wir haben da das andere niederdeutsche Wort fieren, welches auch unser

seemännisches ist, mit **fern** verwandt ist und streichen heißt, fahren, gehen, laufen, schießen, gleiten; firen laten: los lassen, gehen lassen, frei geben, Raum und Freiheit geben sich zu bewegen; in die Ferne, ins Weite gehen, nicht bleiben und haften, nicht gehalten werden, — das ist die Folge des Fierens, und das Gefierte, das nun nicht mehr gehalten wird, sackt, senkt sich, sinkt so lange bis es anderweitig Halt und Stütze findet. Bei einer Verhandlung über einen Seeunfall im Jahre 1564 sagte zu Bremen ein Augenzeuge aus „dat N. dat spreeth loss gelatenn, sin schip vmme geswengeth ond dat grote anker ond touwe vthgefiret, ond he, tughe, dat plichtgarde (Pflichtleine) othgestekenn und gespraken: wat wylle gy vele fireinn? wy liggen alle an der grundt."

**Fest holen** s. holen.

**Festzeisen** s. zeisen.

**Fid, fidden,** nicht zu verwechseln mit fitten (s. d.) Fid ist eine aus hartem Holze gemachte runde Pinne, mit der man beim Splissen und Knoten die einzelnen Duchten von den Enden der Taue auseinander hält um durchstecken zu können. Das Auseinanderhalten nennt man fidden. Das Wort dürfte vom englischen to fit kommen, welches seinerseits wohl auf das gothische fetjan zurückgeführt wird, schmücken, dann in den zahllosen Bedeutungen von „zurechtmachen" gebraucht.

**Fingerlinge,** die, nennt man starke eiserne Hänge am Achtersteven, in welche das Ruder mit den Haken eingehängt wird; es kann indessen auch umgekehrt gemacht werden, daß das Ruder die Fingerlinge hat und der Steven die Haken. Man stelle sich eine in ihren Angeln sich drehende Tür vor. Zu Fingerling ist Däumling zu vergleichen. Es bedeutet eine Hülle, in die ein Finger paßt, wie der Däumling eine Umhüllung in die der Daumen grade hineingeht; wer sich am Finger verletzt hat und keinen dicken Verband haben will, der zieht den abgeschnittenen Finger eines ledernen Handschuhs, einen Fingerling, über, an dessem hinteren Ende ein Band befestigt ist, das ums Handgelenk gebunden wird. Ehrentraut (Friesisches Archiv, II. 65) schreibt: „Das Steuerruder: dat rôr am Hinterteil hängt in vier eisernen Haken, welche in Büchsen sitzen. Diese Büchsen heißen da fingelin (Sing.: dju fingelin);" und zwar bezieht sich das auf die Sprache der Wangerooger Seeleute.

**Finknetzkasten,** der. Der obere, kastenartige Abschluß der Reeling, in dem die Hängmatten verstaut werden. Diese wurden ursprünglich auf Kriegsschiffen vor der Schlacht auf die Reeling gebracht als Schutz gegen feindliche Kugeln. Hieraus entwickelte sich ein bleibender Verwahrungsort für die Hängematten mit entsprechender Gestaltung der Bordwand, kastenartig mit einem geteerten „Kleid“ zum Überdecken. Aber wenn diese Einrichtung getroffen war, wurden im Falle einer Schlacht die Hängematten als Brustwehr mit großen Netzen befestigt. Diese führten den Namen Finknetze von dem niederdeutschen Schiffsnamen pink; das Fahrzeug dieses Namens war sehr vielseitig, wurde namentlich aber in Niederdeutschland als Fischerboot benützt, weshalb Kilianus das Wort auch mit navis piscatoria wiedergibt. Das große Netz dieser Pink hieß Pinknetz. (Kil.: pinck-net, rete majus). Der Übergang von Pink zu Fink stellt eine sehr gangbare Lautverschiebung dar. Das p des Umlautes wird zunächst affriziert zu pf und dann gestattet sich bequeme Aussprache in Nord- und Mitteldeutschland gerne die Spirans statt der Affricata: Ferd, Fand, Fund. — Anstatt des Finknetzes für die Hängematten ward dann ein Kasten für sie gebaut, aber der Name blieb erhalten, es wird bloß Kasten hinzugefügt: Finknetzkasten.

**fischen**, hat in der Seemannssprache außer dem gewöhnlichen Sinn auch noch den von festmachen, befestigen, unterbringen und zwar den bereits aus dem Wasser geholten (gekatteten) Anker. Der nachmalige Admiral Brommy beschreibt in seinem aus Athen datierten (Dezember 1847) Buche „Die Marine“ den Vorgang des Ankerfischens: „So wie der Ring des Ankers über dem Wasser sich zeigt, haken zwei Bakgasten den Katzblock in denselben ein, das Gangspill wird wiederum gepallt. Schnell wird nun der Läufer der Katztakel angeholt, der Anker mittelst dieser an den Krahnbalken gezogen und durch die Penturleine daselbst befestigt. Der Fischhaken wird über den Schaft des Ankers geworfen und durch die Fischtakel derselbe auf die Seite gebracht, wo er mit der Rüstleine festgemacht wird.“ Wie alles in der Seefahrt, so hat sich auch in diesem Stücke seit 1847 viel geändert; so hat man inzwischen einen Fischdavit erfunden und andere Neuerungen der Technik angebracht; die Bezeichnungen katten und fischen sind aber geblieben.

**Fitten.** Ehe ein Schiff ins Dock geht muß es — also unter

Wasser — gefittet werden, d. h., es muß genau die gegenwärtige Form seines Kiels festgestellt werden, damit darnach die Stapelklötze so aufgebaut werden können, daß nachher im Dock wenn das Wasser sinkt und das Schiff sich auf die Klötze setzt, der Kiel in allen Teilen genau und richtig unterstützt ist, namentlich auch in etwaigen beschädigten Teilen, sei es, daß der Kiel durch die Länge der Zeit von seiner ursprünglichen Form gewichen ist, sei es, daß durch Festkommen eine Havarie entstanden, eine Beschädigung hervorgerufen ist. Diese festzustellen, den Fehler genau graphisch darzustellen dient eine Vorkehrung, eine Art Rahmen, **die Fitte** genannt. Und die Tätigkeit heißt fitten. Es liegt nahe an eine der vielen Bedeutungen des englischen to fit zu denken. Aber keine von ihnen paßt. Desto besser paßt ein noch viel näher liegendes niederdeutsches Zeitwort fitjen, das zunächst tadeln bedeutet, dann aber auch mäkeln, kritisieren, **geflissentlich Mängel aufsuchen.**

**Fischerstek,** s. Stek. **Fjord** s. Föhrde.

**Flagge,** die. Kilianus erklärt das Wort fenlyn durch flammeum, flammeolum, d. h. Brautschleier, weil in Rom dieser flammend rot war. Eine ähnliche Gedankenverbindung drängt sich auf zwischen Schleier und Flagge, wenn man nicht an die Farbe, sondern an das Wehen und Flattern eines Schleiers denkt. Was flattert das flackert auch. Und von Flackern kommt der Name. Er ist neueren Ursprungs, zuerst nach Kluge 1613 gebucht. Englisch flag, im Angelsächsischen war aber das Wort, weil wahrscheinlich auch die Sache unbekannt, obgleich schon die Flotte Wilhelms des Eroberers mit wehenden Flaggen an der englischen Küste landete. Im Beówulf heißt das, was wir Flagge nennen, segn = signeum, war aber keine Fahne, sondern ein Schild. Der hoch am Maste befestigte Schild galt als das Zeichen der Gegenwart des Befehlshabers; war der König selbst an Bord, so hißte man einen Schild von Golde. Sogar zu Häupten des toten Königs Skild banden sie, als sie ihn im reichgeschmückten Schiffe dem Meere übergaben, ein goldenes „segn“. Es gibt natürlich an Bord eines Schiffes vielerlei Flaggen: Kriegsflaggen, Nationalflaggen, Post- und Zollflaggen, Lootsenflaggen, Bootsflaggen, Signalflaggen, Winkflaggen, den blauen Peter, Admiralsflaggen etc. Was letztere betrifft, so genügte früher zur Unterscheidung des Ranges, wenn man sah an welchem Maste die Admiralsflagge

gehißt war; jetzt, seitdem es überhaut nur noch Gefechtsmasten auf den in Betracht kommenden Schiffen gibt, müssen die Admiralsflaggen unter sich verschieden sein. — In England unterschied man früher (bis 1864) Admirals of the red, of the white, of the blue flag, und in jeder dieser Farben gab es wieder einen Admiral, einen Vice- und einen Kontreadmiral, (wonach zu berichtigen Lüpkes, Seemannssprüche p. 63, wo angeführt ist, daß im englischen Sprichwort Admiral of the red (flag) einen „Söffel“ bedeutet, wegen der roten Nase, Admiral of the white einen Feigling und Admiral of the blue einen Schankwirt, wegen der blauen Schürze). — Weil er das Recht hat, eine Flagge zu führen, nennt man den Admiral **Flaggoffizier; Flaggleutnant** aber heißt der Offizier, der des Flaggoffiziers, der ein Geschwader führt, rechte Hand ist. — **Flaggenparade** heißt das feierliche Hissen und Niederholen der Kriegsflagge. — Die Flaggen sind von feinem, wollenem Zeug, das zwar mit dem was wir sonst Tuch nennen gar keine Ähnlichkeit hat, aber doch **Flaggentuch** heißt. — Die Leine, an die die Flagge angesteckt wird, oder vielmehr zwischen die sie eingeknebelt wird, heißt **Flagg-**(nicht Flaggen-)**leine.** Das Schiff, auf dem der Geschwaderchef seine Flagge gesetzt hat, ist sein **Flaggschiff,** auch wird es das Flaggschiff des Geschwaders genannt. — Zu bemerken ist, daß die für ein an die Sprache der deutschen Marine gewöhntes Ohr sehr störend klingenden Formen Flaggenoffizier, Flaggenleutnant, Flaggenschiff etc. etc. in der österreichischen Marine gang und gäbe und auch im dienstlichen Gebrauche sind. — Es war von jeher üblich mit wehenden Flaggen zu kämpfen; „Durchläuchtigste Seehelden“ II 449: „unterdessen wuchs das Wasser (im Hafen von Ostende, es handelt sich um einen Anschlag der Franzosen auf diesen) ziemlich an, da denn mit einem Nordost-Wind zehn mit Volck geladene Barcken, mit fliegenden Flaggen und Wimpeln, Trommelschlag, bereitem Gewehr, und die von des Königes (es war 1658) und Mazarini Leib-Guarde ihre blaue Bardürete und andere Röcke, und die Befehlhaber ihre Federn und Feldzeichen anhabend, und den Marschall in der Mitten, mit seinem Orden des H. Geistes, hinein kamen: der Wind war so gut, daß als sie über die Bank, die an dem Eingang des Havens liegt, kommen, es ihnen nicht möglich war, (weil sie zugleich von den einlauffenden starcken Strom fort getrieben wurden) die Fahrt auf-

zuhalten. In dieser Gestalt kamen sie an die Kay.“ — Von der Aufstellung der spanischen und Venediger Schiffe unter Don Juan d’Austria bei Lepanto berichtet derselbe Verfasser: „Unter anderen Ordnungen war auch diese, woran nach aller Meinung sehr viel gelegen war, umb die bestellte Ordnung in dem Fechten zu halten, in Betrachtung, daß sowohl die Königlichen als Venedischen Galeyen unter einander vermengt waren, daß dieselbigen ein jede ihr besonder unterschieds-Zeichen haben sollten, damit sie sich in dem Schlagen leichtlich wieder unter ihre Flagge begeben konten, und also hatten die von der Bataille ein klein blau Fahne auf dem Gipffel eines jeden Mastbaums; die von dem rechten Fliegel eine grüne Banderol oder Fahne, an dem Ende der Segel-Stangen, die in dem linken Fliegel eine gelbe, und die im Nachzuge eine weisse auf dem hinder Theil der Schiffe.“ — Wenn man Leonhart Frohnsberger glauben darf, der 1565 so gut wie ers verstand über See und Seemannschaft geschrieben hat, so wurde in seinen Tagen mit Flaggen ein außerordentlicher Luxus getrieben. „Eines grossen hohen Potentaten Schiff der lust oder zier nach zu versehen, mag außwendig ober dem Wasser, gar überall mit deß Herren farben und Reimen gemalt und angestrichen werden, deßgleichen das vorder und Hinderhauß oder Schloß am Schiff, mag allenthalben auff das zierlichst mit Fanen oder Panier, wie mans denn pflegt zu nennen, so auch mit des Herrn Wappen und Farben gemalt, auffgesteckt werden, dareyn auch Reymen und vergülte Knöpff darauff zu setzen, und dann insonderheit, muß das hinder und vorder Schloß am Schiff zu aller vorderst und hinderst, ein zimlichen Platz zu beyden seiten oder ecken, auch von solchem Schloß kommen zu der Belle (belle, zwischen Groß- und Fockmast), weiter vom Schiff zwo viereckechte grosse Fanen, gleichfalls mit solchen farben, Reimen und Wappen, gar oben dem Tymon („Steuerpflicht“) soll auch ein grosser Fauen sein, welcher die andern an der grösse alle übertrifft, und dann auf jeder seiten des Hauß oder Schloß gegen dem Mästen, sollen sechs oder acht Fanen sein, und auff den Mastkörben vom großen Mast sollen rund umb, von der Breite und Höhe der gemeldten Mastkörb, auch mit Reymen, farben und Wappen geziert, und auch angehengt sein, zu dem mag oder soll noch ein gespaltener grosser breiter langer Standart oder Panier, der biß ins Wasser raicht, und auf dem Mast von

gemeldtem Mastkorb soll auch ein großer Fanen, mit farben, Reymen und Wappen geziert sein, fliegen oder hangen."

**flaggen** heißt: die Flagge hissen oder setzen, wird aber in diesem Sinne für eine einzelne Flagge bei der Marine nur am Lande gebraucht; „die fiskalischen Gebäude haben zu flaggen", „die Werft, das Lazaret flaggt". An Bord, wo sich das tägliche Hissen der Flagge im Hafen von selbst versteht, sagt man nur dann, daß das Schiff geflaggt habe, wenn es über die Toppen geflaggt oder Flaggengala angelegt hat, wie solches bei hohen vaterländischen Festen, Kaisersgeburtstag etc. etc. zu geschehen pflegt, indem die Signalflaggen in langer bunter Reihe vom Bug bis zum Heck, an einem langen Tau befestigt, „über die Toppen", von Mast zu Mast wehen.

**Flaggenparade,** ist eine militärische Feierlichkeit an Bord der Kriegsschiffe im Hafen, nämlich das feierliche Hissen der Flagge um 9 h. a. m. und das feierliche Niederholen (nicht Streichen) derselben bei Sonnenuntergang. Dabei tritt die Wache ins Gewehr, die Musik spielt den Präsentiermarsch und der Flagge werden die militärischen Ehren erwiesen, während die an Deck befindlichen Offiziere durch Anlegen der Hand an die Mütze sie grüßen. Das ist ein alter Brauch. Von der abendlichen Flaggenparade erzählt schon Frohnsberger 1565, er gebraucht zwar das Wort nicht und erwähnt auch die Flagge nicht, aber es ist doch nichts anderes. „Item wann es auf dem Meer oder Wasser schier zu der Sonne niedergang kompt, so entbieten alle umbhaltende oder fahrende Schiff dem öbersten Potentaten ehr und reverentz, zu dreymal auff einander, durch ein laut und groß Wasser, gleich einem Ave Maria oder Feldgeschrey, oder werden etwan mit Stück Büchsen drey schüß kurtz auff einander, zum zeichen der nachtwach, gethan, dazu etwan mit Baucken, Trommeten, sampt anderen Pfeiffen und Trummen, überlaut zum dritten mal gegen deß öbersten Schiff erzeiget, Hergegen wird dem gantzen Hauffen oder allen Schiffen, so umbher oder mit fahren und halten, hinwider ein gruß mit dancksagen erzeigt, darauff die Losungen auff etliche stund, zu halber oder gantzer nacht, nach dem es dem Herrn gefällig, empfangen."

**Flaschenpost,** die. Wenn Schiffbrüchige ihre letzten Grüße auf einen Zettel schreiben, in eine Flasche stecken und diese fest verschlossen über Bord werfen, in der Hoffnung, es werde

ein günstiger Strom sie an irgend eine zivilisierte Küste treiben, so nennt man dies eine Flaschenpost, wiewohl es mit unserem Lehnwort Post (von positis equis) wenig genug zu tun hat. Man wirft aber auch ohne schiffbrüchig zu sein zuweilen Flaschenposten über Bord mit Angabe des Ortes, des Datums und der Adresse des Absenders, um aus dem Orte ihrer Ankunft auf die Richtung der Meeresströmung schließen zu können.

**flau,** flaue Brise = schwacher Wind; davon die Wendung „der Wind flaut ab", wird schwächer; auch: „das Interesse flaut ab", „flaue Geschäftszeit" etc. etc. Wenn wir das Wort vom althochdeutschen flawen fließen, strömen, schwimmen, waschen, spülen, ableiten dürfen, so ist das Wort nicht nur jetzt seemännisch, sondern ist es auch immer gewesen, und wir hätten uns die Bedeutungsentwicklung so vorzustellen: auf oder im Wasser schwimmend, durch Liegen in Feuchtigkeit erweicht, weich, matt, schwach, kraftlos, gleichgiltig (wie ein „Waschlappen"), verschwommen, blaß.

**Flechting,** die. Scheinbar sind die beiden einander an Steuerbord und an Backbord entsprechenden Hofdtaue zwei Taue, in Wirklichkeit bestehen die beiden aber aus einem Tau, das in der Mitte ein großes Auge hat, mit dem es über den Top des Mastes gestreift wird, so daß die eine Hälfte nach Steuerbord, die andere Hälfte nach Backbord fährt. Dieses Auge muß fest um den Mast sitzen und glatt anliegen, so als ob es um den Mast geflochten wäre. Da ihrer mehrere über einander zu liegen kommen, so sieht das Ganze in der Tat wie ein Geflecht aus, und der Name hat also seine Berechtigung.

**Flibustier,** der = Seeräuber, stammt in seiner gegenwärtigen Gestalt aus dem Französischen, aber der Ursprung ist deutsch. Es gibt in England ein Fährschiff das den Namen flyboat führt und aus den Niederlanden übernommen ist, wo es vlieboot heißt, nach den Vlielandern auf Vlieland, welche Insel durch het Vlie von Terschelling getrennt ist. Da es nun geschichtlich nur zu fest steht, daß die Bewohner der ganzen friesischen Küste von den ältesten Zeiten her bis zu den Tagen der Kontinentalsperre nicht immer die Seefahrt als „erlaubten Nahrungszweig" betrieben, sondern den Bremer und Hamburger Schiffen ebenso gut nachgestellt haben, wie die binnenländischen Ritter den Wagen der Kaufleute auf der Landstraße, so könnte

das Wort schon von Fliebooter kommen, wenn nicht die alte französische Form fribustier neben flibustier stünde. Das kann ja nun eine der überall so beliebten aus sprachphysiologischen Gründen geschehene Verwechslungen von l und r sein. Doch wäre es denkbar, daß dieses r als organisch angesehen werden könnte, und dann müßte man das Wort von Freibeuter ableiten; sonst auch Aventurier, und im Mittelalter Vitalienbrüder (s. d.) genannt, in amerikanischen Gewässern bucaneer, französisch boucanier, von boucan einem caribischen Worte für räuchern, weil die ersten französischen Ansiedler auf Hayti wilde Ochsen und Schweine jagten und ihr Fleisch räucherten, dann aber auch gegen die Spanier freibeuterten. Vlieboote waren seegehende Kriegsschiffe; im Treffen bei Cadix 1596 waren ihrer etliche mit Erfolg tätig auf Seite der Engländer, „Durchläuchtigste Seehelden" I. 405: „In allen diesen grausamen Gefechten, waren der Englischen nicht über hundert Mann geblieben, wiewohl viel von ihren Schiffen offtmals durch und durch geschossen worden, ja etliche wol zu Zwey-uud zwantzig malen. Der Pinas, des Ritters Robert Southwell, der zu Kühn war, das Schiff Philippus anzugreifen, ward mit demselbigen verbrandt, das Volck aber davon gerettet. Einer von den holländischen Vlie-Booten, der sich durchgehends tapffer und wol gehalten, gerieth auch durch sein eigen Pulver in Brandt, und blieb mit allem Volck, ausgenommen sieben oder acht Mann, die durch angewendeten grossen Fleiß erhalten wurden."

**Flieger,** der, ein für gewöhnlich nicht gefahrenes, auf Kriegsschiffen überhaupt nicht übliches Segel das nur bei gutem beständigem Wetter zwischen dem Stengenstagsegel und dem Bramstengenstagsegel gesetzt wird, überhaupt alle zwischen den eigentlichen Stagsegeln angebrachten Hilfsstagsegel. Ein Schiff mit solchen gewährt einen besonders schönen Anblick und kann auf den Beschauer den Eindruck erwecken als flöge es. — Auf Wangerooge heißt dagegen flieger eine schmale Flagge die am Maste fliegen gelassen wird und die durch ihr Fliegen die Windrichtung angibt. Vergl. Verkliker.

**flott,** ist das was schwimmt, weshalb auch im Niederdeutschen die Sahne, der Rahm der auf der Milch schwimmt, Flott genannt wird; dergleichen ein auf der Suppe schwimmendes Fettauge. In übertragener Bedeutung „flotter Bursch, flotter

Student", im 18. Jahrhundert zuerst in der Studentensprache gebraucht. Das Wort ist verwandt mit dem griechischen ploo schwimmen, plotos schwimmend, das auf einer Wurzel plu beruht, die, im Lateinischen pluit es regnet, pluvium Regen bildend, im Althochdeutschen zu flawen geworden ist. Angelsächsisch flowan und fleotan, fließen, altnordisch floa auf dem Wasser treiben, altfriesisch fleta fließen, dazu fleth, flethe, flette = beweglich, vlottend gued = bewegliches, mobiles Gut, Möbel. Wenn ein Anker sich vom Grunde losgerissen hatte und trieb, so nannte man ihn altfriesisch flodfarend und billigte dem vor seinem Anker treibenden Schiffe Suspension der Seevorschrift zu: „Iding thing is ter set umbe thes fiodfarende anckeren." — Wenn ein Schiff „aufgefahren" ist, so werden alle Versuche angestellt, es wieder flott zu bekommen, es wieder zum Schwimmen zu bringen. In den „Durchläuchtigsten Seehelden" 1681 wird flott = gehend gebraucht. Peter Petersen Heyn, der holländische Admiral, machte einen Anschlag wieder die Portugiesen in Bahia, „darüber die Holländer nicht mehr als fünfzig Mann verlohren, nebenst etlichen Verwundeten, worunter der Admiral selber war, welcher eine Kugel durch den linken Arm, und einen Splitter vor das Schienbein bekommen hatte. Sein Schiff benebenst dem Schiffe Geldria geriet auch auf den Sand, da sie von dem feindlichen Geschütz tapfer getroffen wurden. Geldria, wiewohl es mehr als sechzig mahl getroffen ward, ward endlich wieder **flott oder gehend**, aber das Admiral-Schiff ward also fest sitzend beschossen, kunte aber nicht wieder flott oder gehend werden, daher es in den Brand gestecket und verlassen ward."

**Flotte,** die, ein Verband von Schiffen, Kriegsflotte, Handelsflotte, Fischerflotte, Panzerflotte; auch der ganze Bestand einer Nation an Kriegsschiffen, „die deutsche Flotte" etc. etc. Das Wort stammt von der unter flott angegebenen Wurzel und hat sich selbständig im niederdeutschen Sprachgebiet entwickelt. Es gibt allerdings auch ein italienisches, gleichbedeutendes Wort flota, portugiesisch frota, spanisch flota, französisch flotte. Aber unser „Flotte" hat mit ihnen nichts zu tun, weit eher umgekehrt. Denn wenn die romanischen Wörter auch von fluctus kommen, da altfranzösisch flote Menge, Schwarm hieß, — man sagte flote de gens, flote de nefs, flote de poile, Haarflocke —, ja wenn es auch sogar den Anschein hat, als sei das Wort nach Hoch-

deutschland — **nach** 1565, da der Ulmer Leonhart Frohnsperger es noch nicht kennt und statt dessen Armada sagt, wie denn überhaupt seine Kenntnisse sich auf südliche Seemannswörter beschränken, von der Hansa und deren Sprachgebiet hat er kaum eine Ahnung — nicht aus Niederdeutschland, sondern aus dem Mittelmeer gekommen, was aus der Form in der es zuerst auftrat: Flotta zu schließen ist und um derentwillen es 1617 im „Teutschen Michel" als Fremdwort verspottet worden ist, so bemerkt doch Diez gewiß richtig, daß seine ursprüngliche Bedeutung durch den Einfluß des niederländischen vloot eine der modernen sich anbequemende nähere Bestimmung erhalten habe. Jedenfalls hat an den Küsten der Nordsee Flotte schon früh eine Vereinigung von Schiffen bedeutet. Altfriesisch flothe: „ende thet bi der Elwa biland tha flothe." Und wenn auch im Beówulf flota nur ein einzelnes Schiff bedeutet, so genügt das Wort dennoch zum Beweis für ein vom Mittelmeer unabhängiges Dasein. — Dagegen ist Flottille rein romanischen Ursprungs vom spanischen flottilla, kleine (Silber-)Flotte, 18. Jahrhundert. — Der Übersetzer der „Durchläuchtigsten Seehelden" 1681 gebraucht das Fremdwort Flotta und das einheimische Flotte neben einander; wahrscheinlich hat er ersteres aus seinem hochdeutschen Sprachbewußtsein, letzteres aus seinem Original, das holländisch geschrieben ist. Eine holländische Flotte segelte 1628 nach Westindien unter Pit Heyn. „Das Schiff, der schwartze Reuter, das Einhorn und der Fuchs, bekamen Befehl voraußzu segeln, und darob zu seyn, daß sie deß Morgens allezeit wieder bei der Flotta seyn möchten. Und als sie sich den zehenden Julii auf der Höhe von vierzehn Graden und sechs und zwantzig Minuten, und deß andern Tages auf dreyzehen Graden und vier und fünfzig Minuten Norderbreite befunden, befahl der General (Admiral Heyn nämlich) der Jacht (Aviso!) dem Fuchs, nach dem Untergang deß Mondes voraußzu segeln, und wenn sie etwa Land gewahr würden, der Flotte solches mit einem Schuß kund zu thun."

**Flut,** die, das Zuströmen, Anschwellen des Wassers, oft gleichbedeutend mit Welle, vielfach im übertragenen Sinne (Flut von Schimpfreden, altfriesisch im Sinne von Einfall, Überfall: „jenst den wilda witzinges (Seeräuber) floed"). Stammt mit den unter flott und Flotte besprochenen Wörtern von der Wurzel plu, flu = fließen; davon gothisch flodus, Flut, altnordisch flod, angel-

sächsisch flod, althochdeutsch fluot; auch in vielen slavischen Wörtern die in irgend einer Verbindung mit Wasser, schwimmen fließen, stehen steckt dieselbe Wurzel. Was man aber unter Flut im engeren und besonderen seemännischen Sinne versteht, das ist der Gegensatz zu Ebbe, das Heranfließen des „kommenden“, „steigenden“ Wassers; mit Ebbe zusammen eine Tide bildend, doch so, daß Flut in der Verbindung beider das größere Gewicht hat, so daß bei Tide immerhin mehr an die Flut als an die Ebbe gedacht wird.

**Fluttor** s. Schleuse.

**Fock,** die, das unterste große viereckige Segel an dem nach ihm benannten **Fockmast,** entsprechend dem Großsegel am Großmast. War früher dreieckig, was schon daraus hervorgeht, daß es ein viereckiges Segel gibt, das Breitfock heißt; das kann nur Sinn haben, wenn die eigentliche Fock schmal d. h. dreieckig war, wofür auch der Name der Fock in den romanischen Sprachen zeugt, italienisch trincheto, portugiesisch traquete, spanisch trinquete, (das englische trinket ist zwar gleicher Herkunft, bedeutet aber ein anderes Segel, eins das jetzt noch dreieckig ist, ein Topsegel) vom lateinischen triquetrus, dreieckig; französisch trinquet, Fockmast, also Mast der dreieckige Segel trägt. Es heißt aber auch mât de miséne, von miséne = Fock. Daher hat Aubin (1702) bei der Übersetzung der holländischen Wörter breefock und stagfock das Wort fock beibehalten und foques de miséne gesagt. Er rechtfertigt das mit folgenden Worten: „Comme on ne sait point quel nom ont en François ces deux voiles qu'on voit, en Hollande, aux galiotes, et à diverses sortes de petits bâtimens, on prend la liberté de leur donner celuici, qui peut assez leur convénir, si en éfet il n'y en avoit point encore d'autres; et s'il y en a d'autres on sera obligé à ceux qui voudront les aprendre. Cependant one ne voit pas qu'on puisse se dispenser de parler de ces sortes de voiles. Elles servent toutes deux tour-â-tour, selon le vent, et jamais ensemble. C'est le mât où est la grande voile, qui les soutient aussi: elles sont par-devant vis-â-vis de la foque de beaupré. Celle qui s'apelle Bree-fok, est une voile quarée qui sert quand on a vent arriére, ou vent largue; et quand on va à la bouline („beim Winde“) on l'ôte, et on lui substitue l'autre voile, apellée Stag-fok, qui est à tiers point, et fort pointue par le haut.“

Unzweifelhaft ist also das Wort niederländisch-niederdeutsch, und an der Nordsee haben wir nach dem Etymon zu suchen. Nun kennt schon Kilian ein focke = minimum velum ad proram, also Stagfock, auch ein breede focke, aber auch ein Zeitwort focken = velefico. Focken hieß also schon damals ganz einfach „segeln", wie es heute noch in Holland heißt. Ganz im Allgemeinen aber hat das mittelniederdeutsche focken den Sinn von **ziehen**, aufziehen. Die Fock ist also ein **Ziehding**, wobei es wenig ausmacht, ob sie gezogen wird oder zieht. Das Nächstliegende ist ist wohl, daran zu denken, daß sie aufgezogen wird, so daß also die Stagfock das Ursprüngliche und Namengebende wäre. Da man indessen hinten (im Boot) einen Treiber hat, warum soll man nicht vorne im Schiff einen Zieher haben? Es wäre dann also die (Stag-)Fock als das vorderste Segel als das Schiff hinter sich herziehend gedacht. — So sehr hat das niederdeutsche focken alle Bedeutungen von ziehen, daß das Wort auch für „es zieht," „es ist Zug," „Zugluft" gebraucht wird, selbst wenn der Zug sich zum Sturm verstärkt; dänisch fyge, in einem Schneesturm treiben, schwedisch foga, vom Winde gejagt werden, isländisch fok, Schneesturm; mittelhochdeutsch foche, Windfegemühle, fochen, das Getreide durch den Wind derselben von der Spreu sondern; dialektisch focher = Blasebalg; neuhochdeutsch fauchen; beim Teuthonista vocken = wehen. — Niederdeutsch heißt Focke ein Ort, wo es zieht, ein Platz der dem Winde sehr ausgesetzt ist. — Auch „von dannen ziehen" heißt das Wort im Mittelniederdeutschen. Im „Reinke de Vos" sucht der Fuchs den Wolf zu überreden, ihn frei zu lassen. Der antwortet ihm aber:

Og, wo sholdestu mi dänne fokken,
Lete ik di los mid sodaneme lokken. —

Auch ziehen im Sinne von erziehen und aufziehen heißt focken; in Ostfriesland wird es sowohl vom Aufziehen eines Menschen als auch eines Tieres, also für erziehen und züchten, gebraucht; fokkere, Züchterei, Viehhof, fokker, Erzieher, Züchter; doch ist zu bemerken, daß das Wort focker im Sinne von reicher Mann, Geizhals nicht von unserem focken stammt, sondern eine niederdeutsche Form für den Familiennamen Fugger ist, die schon Kilian gebraucht hat für Alleinhändler, Monopolist, monopola, ja er sagt sogar „pantopola vulgo fuggerus"; fokerye = monopolium. — Und damit ja keine Bedeutung von „ziehen" fehle,

so heißt mittelniederdeutsch focken sogar „jemanden aufziehen" in der Bedeutung von foppen.

**Föhrde,** die, eine Bucht, Bai, ein Meerbusen. Eigentlich eine Furt (mundartlich Fahrt), Fahrstelle, Fahrweg, Einfahrt, Durchfahrt; sodann in Ostfriedland das Thor einer Einfahrt; Sprüchwort: „wen de forde krakd, is se nog net to, wen dat kalf blarrd is het nog gen ko." Altfriesisch forda, daher der alte Name für Münster i. W.: Mimigardaforda; englisch ford, Furt; altnordisch fjördhr, schwedisch, dänisch fjord; althochdeutsch vurt. Kommt nicht etwa von porta, sondern von fahren, weil, wenn man aus der offenen See kommt, die Föhrde den verengerten Weg darstellt, auf dem man in den Hafen oder die Flußmündung hineinfährt.

**Fracht,** die.

1. Gebühr für Beförderung der Waren.
2. die Ladung eines Wagens oder Schiffes,
3. die Ware selbst.

Die zuerst genannte Bedeutung ist die ursprüngliche. Man hat zur Erklärung an das niederländische Iterativum von fahren: verchen = führen, gedacht und dabei eine Metathesis angenommen; dem könnte das schweizerische fergen, anfahren anbringen, die im Hause gefertigte Ware in der Fabrik abliefern, entsprechen, das jedoch auch eine Zusammenziehung von fertigen sein könnte, wobei zu bemerken ist, daß auch dann der Ursprung das Zeitwort fahren wäre. (Fertig: bereit zum Fahren). Einleuchtender ist aber die Ableitung vom althochdeutschen frehton verdienen, freht Verdienst, Lohn; französisch fret, spanisch flete, portugiesisch frete, mittellateinisch fretta, schwedisch frakt, dänisch fragt; englisch freight. Möglicherweise steckt unser fragen in frehton, daß man also an das Fragen im Sinne von Fordern, Ausmachen oder Ausbedingen des Lohnes für die Beförderung von Ware zu denken hätte. Doch ist zu bedenken, daß 1673 in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" Fracht gleichbedeutend mit Reise gebraucht ist.

**Fregatte,** jetzt ein großes, vollgetakeltes Kriegsschiff, dessen Gestalt und Größe sich aber bei dem Wechsel der Benennungen wie von Schiffen überhaupt, so besonders von Kriegsschiffen nicht genau angeben läßt. Bis vor Kurzem hießen in der deutschen Marine diejenigen Schiffe Fregatten, die vor zwanzig Jahren gedeckte Korvetten hießen und die man jetzt „Große Kreuzer"

nennen könnte, wenn sie nicht Schulschiffe wären und hießen, „Stein“, „Moltke“, „Gneisenau“ etc. etc., also Vollschiff mit Batteriedeck. Aber so wars nicht immer. Leonhard Frohnsperger in seinem „Kayserlichen Kriegßrecht“, 1565, führt alle zehn Arten von Schiffen auf die damals zu einer Armada gehörten:

Zu besserem verstandt und gemeiner eynleitung wirdt solches hiemit ungefährlichen nachfolgender gelegenheit zu halten fürgenommen, demnach ein öberster Kriegßherr oder Potentat, stattliches oder geringes vermögen, darzu in die nehe oder weite, auch lang oder kurtz mit einer Armada zu verrücken, willens oder vorhabens ist, so wirt ein jedes Schiff, so zu der Wehr gericht, mit seim eigen und besonderen Schiffherren oder Hauptmann, sampt der notwendigen Personen zu jeder sachen tauglich, auff nachfolgender monier, art oder gattung, versehen, etc.

Erstlich erfordert ein Armada vor allem, zu dem wenigsten ein groß gewaltigs Lastschiff, in oder bey welchem sich der öberst sampt sein verordneten Kriegßrähten, meistes theils eigner Person pflegt zu erhalten, derwegen solches vor allem mit gutem Kriegßvolck, Geschütz, Munition und Profandt nach notturfft, auch zu der Gegenwehr mit widerstand versehen.

Zu dem andern, so folgen aller nechst bey solchem etliche grosse streit Schiff, welche gleicher gestalt in ziemlicher grösse, vor den Galeen zum Schiff streit, Sturm oder Schlachten, mit gutem Geschütz, Kriegßvolck, Munition und ander notturfft, so denn zu dem schertz gehört, oder der sachen gemäß und tauglich, auch nach notturfft versehen werden, etc.

Zu dem dritten, folgen auff solche der grossen Galeen oder Galleatzen, welche auch nicht minderer gestalt dann hie oben vernommen, zu der Wehr und streit mit gutem Geschütz und dero zugehör, nach dem besten mit aller notturfft versehen.

Zu dem vierdten, folgt weiter bey solchen der geschnebelten grossen Galleen, welche mit guter Ruder Ordnung so zu dem nachtrieb, angriff oder lauff, auch sonst mit aller notturfft seiner art, nach dem besten versehen.

Zu dem fünfften, so wirt auch neben oder bey solchen, der gar grossen und hohen Galeen geschiffet, aber doch nicht so groß als die streit Schiff, welche vor andern zu dem Sturm und streit dienstlichen angeführt, auch mit aller notturft demnach verordnet werden.

Zu dem sechsten, werden auch daneben andere grosse Schiff, welche etwan Mathonen*) genannt, mit geschiffet, so auch gleicher gestalt zu dem Feind mit Geschütz, Wehr und streit allermassen versehen, zur neben Profandt und ander Kriegß-rüstung, darinn und mit fort gebraucht mag werden.

Zu dem siebenden, werden nachfolgend grosse raub, jag und Rennschiff, auch zu gleich mit gutem leichtem Geschütz, und der Land oder Wasser art und gelegenheit erkündiget, mit Kriegßleuten wol besetzet, durch welche der Gegenteil oder Feind erstmals ersucht, zu Scharmützeln auß und an zu reitzen oder umbzuschweiffen, abgefertiget werden.

Zu dem achten, folgen auch einer Armada, groß, lang, tieff, weit Nachen, ſo aller massen und gestalt nach notturfft zum Streit, Krieg und Wehr, wie andere, mit geführt, und nach notturfft in widerstand gerüst und versehen werden.

Zu dem neundten, werden erklärter massen mittel und ander klein Nachen, welche auch etwan Rahaten genannt in ziemlicher anzal mit geführt, in welchen auch nicht minder allerley nottürfftige Kriegßrüstung, neben zu schiffen, mit verordnet und geführt werden.

Zu dem zehenden, werden ander art oder gattung aber noch kleiner Schiff, welche etwan Strazapinen auff Spannisch genannt, unter solchem Zeug mit zu führen verordnet, darzu noch weiter ein ziemliche notturfft Zillen, Kannen oder Weidling,**) auß oder in welchen von einem in das ander zu fahren oder kommen ist, solche werden aber doch fast neben andere so was groß, angehenckt, mit und fortgebracht, etc.

Zu oberzeltem schiffen werden noch mehr art oder Geschlecht vernommen, welches zu lang alles nach notturfft oder ein jedes insonderheit auszuführen ein überfluß, dieweil sonst ein jedes mit seinem eigen Namen, Fanen oder Panier, zu einem gemerck under-

*) Wenn wirklich damals die Galeeren Mattonen hieſsen, so hat sich doch diese Bezeichnung ziemlich bald darauf eingeschränkt auf einen Teil einer Galeere, und noch dazu einen gar nicht besonders wichtigen oder hervorragenden Teil. Im vorigen Jahrhundert hieſs Mattone nur „ein Tau, das an einen am untersten Ende des Carro befindlichen Ring befestigt wird, und vermittelst welches man die Rahe nach hinten oder nach vorne zieht, wenn man das Segel wenden will". Natürlich handelt es sich um eine lateinische Rahe, deren unterer Teil eben Carro heiſst.

**) Kommt, wie Zille, nur im oberdeutschen Sprachgebrauch für Boot vor; ob ursprünglich korbartig aus Weiden geflochten?

schiedlichen verzeichnet, darmit eins vor oder gegen dem andern erkennt und gebraucht mag werden, zu dem so fehrt jede gattung nach der Armada gebrauch darzu, etwan mit aufrechtem oder außgesteckten Fendlein in ziemlicher weite von dem andern, doch in guter bequem und tauglicher Schiff und Zugordnung, welche der zal nach nicht wol müglichen underschiedlich zu erklären, dann ein Schiff etwan über drey, vier odert fünffhundert Personen, so hergegen ein schlechtes nit kalb sovil, minder oder mehr, sampt anderer notturfft pflegt zu ertragen, etc.

Auffallenderweise ist hier nicht von Fregatten die Rede, wiewohl Frohnsperger doch sonst mit mittelländischen Seemannsausdrücken besser bekannt ist als mit niederdeutschen. Dagegen führt er unter den Schiffen die „auff der Donauw“ fahren eine Fregaten auf, und zwar als „nit so vollkommenlich und starck als ein Bergantin oder ein Fusten“, also nichts Hervorragendes. — Auch hundert Jahre später (1681) in den „Durchläuchtigsten Seehelden“ bedeutet Fregatte noch nicht das große Kriegsschiff späterer Zeiten, sondern ungefähr das was wir heute einen Aviso nennen. Da lesen wir nämlich bei Gelegenheit der Beschreibung der Seeschlacht von Lepanto: „Und als sie nun die Standarte des Verbündnüsses, welche in der Mitten ein Creutz hatte, zum Zeichen des Streites aufgestecket, wolte er (nämlich der Oberbefehlshaber „Don Jan“, Don Juan d'Austria) noch einmal in Person die ganze Flotte durchsehen, und nachdem er benebenst Louis de Cordona und Johann Sora, auf eine **schnelle und leichte Fregatt** sich begeben, gantz in weissen Waffen, und ein Christen-Bild in seiner linken Hand haltend, hat er aller Orten den Leuten einen tapffern Muth zugesprochen . . .“ Aubin (1702) unterscheidet: Frégate legére: „C'est un vaisseau de guerre, bon voilier, qui n'a qu'un pont: il est ordinairement monté depuis seize jusques à vingtcing piéces de canon“. Frégate d'avis: „C'est un petit vaisseau qui porte des paquets et des ordres à l'armée. On s'en sert aussi pour aller reconnoître les vaisseux“ Frégaton: „C'est un bâtiment Vénitien commun sur le golphe Adriatique, coupé à coupe quarré et qui porte un artimon, un grand mât et un beaupré.“ — Roeding (1794): „Ein dreymastiges Kriegsschiff, welches weniger als fünfzig Kanonen führt. Die Fregatten sind überhaupt scharf gebaut und zum Schnellsegeln eingerichtet. Sie müssen dabei insonderheit die Eigenschaft haben, gut beim Winde zu

segeln, und auch bei schwerem Winde See halten zu können, weil sie hauptsächlich zum Kreuzen bey einer Flotte gebraucht werden, oder die Bewegung des Feindes auszukundschaften, Depeschen zu überbringen, Kauffahrer zu convoyieren und dergleichen mehr.“ Also ganz Aviso. — Fregatte ist also in Bezug auf Gestalt, Bauart, Takelage u. s. w. eine nichtssagende Bezeichnung und heißt eigentlich weiter nichts als Schiff. Ein solches wird italienisch bastimento, etwas Gebautes, genannt. Mit demselben Rechte oder noch größerem kann man es etwas Gezimmertes nennen, und das tut Fregatte, denn es kommt von fabricor, zimmern; fabricata, zusammengezogen farcata, fracata, italienisch fregata, spanisch fragata, portugiesisch fragata, holländisch fregat, dänisch fregat, schwedisch fregatt, englisch frigate. — Aus der neuen Dienstgradbezeichnung der deutschen Marine, Fregattenkapitän, Oberstleutnantsrang, Mitte zwischen Korvettenkapitän und Kapitän zur See, kann man ungefähr erkennen, wie hoch eine Fregatte an maßgebender Stelle eingeschätzt wird: höher als eine Korvette und niedriger als ein (von einem Kapitän zur See geführtes) Linienschiff.

**Freibord,** der. Der über Wasser gelegene Teil eines Schiffes, der demselben die nötige Sicherheit bietet, weil er die Reserveschwimmkraft darstellt. Je **freier,** d. h. je höher **der Bord** sich über das Wasser erhebt, ein je größerer Teil des Schiffes sich also über Wasser befindet, eine desto größere Schwimmsicherheit ist vorhanden. Es ist klar wie wichtig es, namentlich für die offene, sturmbewegte See, sein muß, das richtige Verhältnis des Freibords zum eingetauchten Teil des Schiffes, d. h. die richtige Ladelinie, zu finden, damit das Schiff seine volle Ladung nehmen kann und doch nicht überladen wird. Man hat verschiedene Methoden der Berechnung angewandt, Ratschläge erteilt, die Sache wissenschaftlich erforscht, Verordnungen erlassen, Gesetze gegeben, in Deutschland, dem Lande der Gesetze, besteht jedoch noch kein staatliches, kein Reichstiefladeliniengesetz, auch kein Tiefladelinienzwang; nur ein freiwilliger Versuch ist 1900 unter Kaiserlicher Belobigung gemacht worden.

**Freiwache,** s. Wache.

**Frischwachs,** das, spielen ist eines der beliebtesten Seemannsspiele, aber etwas derb. Der Name ist ebenso sonderbar wie das, übrigens schon vor mehr als 200 Jahren von uns aus

zu den Franzosen übergegangene, Spiel. Es besteht darin, daß einer stehend sich mit dem Kopf in den Schooß eines ihm gegenüber Sitzenden neigt und so sich „die Hosen spannt". Dann hauen die Umstehenden mit der flachen Hand ihn kräftig, manchmal recht kräftig auf den Hinteren, und er soll nach dem Gefühl erraten, wer ihn geschlagen hat. Gelingt es ihm, so muß der Erratene seine Stelle einnehmen; gelingt es — wie meistens — nicht, oder doch nicht auf den ersten Schlag, so geht das Spiel weiter und es wachsen die Schläge frisch, d. h. immer wieder aufs Neue, wie jedes Jahr der Kohl wieder frisch wächst.

**Frischwasser,** das, heißt jedes auch noch so alte „Süßwasser" im Gegensatz zu Salz-, See- oder Brackwasser. Die Frischwasserfrage ist seit Erfindung der Destillierapparate nicht mehr so brennend wie früher, wo sie eine Lebensfrage war für seegehende Schiffe und belagerte Festungen. Man hat daher lange über die Frage der Herstellung von Süßwasser aus Salzwasser nachgedacht, Prämien ausgeschrieben und viele vergebliche Versuche angestellt, bis unsere Zeit die verhältnismäßig so einfache Sache zu Stande brachte, die übrigens schon einmal der Lösung nahe gewesen zu sein scheint. Bei der Belagerung der Festung auf Gerbi durch die Türken 1560 entstand unter den Belagerten eine große Not, „indem der Mangel an Wasser in der Festung je länger je grösser ward, woraus erfolgete, daß sie erst das Meel mit See-Wasser kneten und backen, wie auch die Speise kochen mußten, die doch ohne dieses, damit sie desto länger sollte wehren, an sich selbst gesaltzen genug war. Welches alles, nebenst der beharrlichen Arbeit und grosser Hitze, den Durst noch grösser machte. Diesen gewaltigen Durst, entweder zu entgehen, oder zu mindern, durfften die armen Leute nicht wohl genug essen, wodurch sie so verschmachteten, daß sie sich selber schwerlich auf den Beinen halten, ich geschweige denn, die Arbeit und den Streit ausstehn konnten, und warlich dieses machte sie verzweifelt, daß sie lieber wünschten zu sterben, als zu leben, und die noch das Leben etlichermaßen lieben konnten, erwehleten etwas anders, das noch schlimmer war, als der Tod, und gaben sich selber in der Türken Hände, für denen sie doch von Natur ein Schrecken hatten, und verkaufften ihre theure und köstliche Freiheit für einen schlechten Bauch voll Wassers. Alles Gold und Silber, das da vorhanden seyn mochte, verlor seinen Preiß

und Werth, angesehn ein groß Stück Geldes nicht genug war ein klein Faß voll Wasser zu bezahlen. Derjenige, welcher alles genau aufgezeichnet hat, was in diesem Jammerstande fürgefallen, erzehlet, daß einer ist gefunden worden, der alle seine Güter, die viel tausend Ducaten werth waren, abstehen wolte, an dem, der ihm die gantze Zeit über, dieser äussersten Noth, mit Wasser unterhalten und versorgen würde.

Ein Sicilian Sebastian de Pollere genandt, schlug vor, mit distilliren und überziehen eine gute Menge Wasser zu verschaffen, für welche Erfindung ihm Don Alvaro eine große Verehrung versprochen. Also ließ er durch die Teutschen, so allda waren, achtzehn-Brenn-Zeuge verfertigen, weil man nicht Materie, mehr dergleichen zu machen, bey der Hand hatte, und also grieff man zum Werk, aber was man immer brennete, so konte man doch des Tages nicht mehr, als fünff und dreissig Barilen, oder kleine Väßlein, und bißweilen nicht mehr als fünff und zwantzig überziehen, welches ein kleiner Vorrat für so viel Volcks war. Dieses überdistillierte Wasser ward so süsse befunden, daß wenn es mit Wasser aus den Zieh-Brunnen vermenget ward, wie saltzig dasselbe auch war, dennoch keinen unangenehmen Schmack gab. Der General Alvaro machte demnach eine Vermischung auf diese Weise: Er nahm fünfftzig Väßgen Zieh-Brunnen-Wasser, vierund zwantzig von dem distillirten Wasser und hundert von dem Wasser aus Cisternen, und wenn er das also zusammen gemenget, gab er davon zwey Saltzierlein des Tages für einen jeden Soldaten, der in dem Gewehr, und eines für denjenigen, so nicht bewehret war."

**Fuke,** die, beschreibt Doornkaat, Ostfr. Wörterbuch I 567 als ein „Stellnetz mit weit aufgesperrten Seitenflügeln, was sich nach innen zu immer mehr verengt und hinten eine kleine Öffnung zum Durchschlüpfen der Fische hat, vor welchem wieder ein zweites kleines Netz (Kikebus) vorgebunden wird, um solches abbinden und die gefangenen Fische mit Leichtigkeit herausnehmen zu können. Fig. Enge, Klemme, Bedrängnis." Es gibt auch noch ein friesisches Wort fak = Fischbehälter, Umzäunung im Wasser für den Fischfang; beide kommen offenbar — verwandt mit pangere von einer Wurzel pak in der Bedeutung fassen, greifen halten, umfassen, umschließen.

**Fuse** s. Bake.

# G.

**Gaan achter!** und gaan vor! sind Kommandos beim Wenden, auf Handelsschiffen öfters gehört. Auf Kriegsschiffen wird: „Rund achtern“, „Rund vorn!“ kommandiert, was deutlicher und zutreffender ist, denn auf dieses Kommando hin sollen sich doch die Segel, bezw. Rahen von dem einen Bord nach dem andern drehen und das können sie nicht ohne daß man an das Rundgehen eines Karrussels erinnert wird. Gaan ist die niederdeutsche Form für gehen, gemeint ist rund gehen.

**Gaffel,** die. Wenn man in deutschen Wörterbüchern liest: „Gaffel, eine Art Rahe“, so ist damit wenig genug gesagt, und das Wenige ist nicht einmal richtig. Denn die Segel an Bord werden ja in Rahsegel und Gaffelsegel grade mit Rücksicht darauf unterschieden und auseinandergehalten, ob sie an einer Rahe, ob sie an einer Gaffel befestigt sind. Wenn nicht gesegelt wird so steht die Rahe quer zur Längsachse des Schiffes, die Gaffel aber liegt mit ihr in einer Linie. Gaffel bedeutet Gabel, wegen der gabelförmigen Gestalt in der sie sich an den (Schnau-) Mast anschließt, ihn gaffel-, gabelartig umfassend. Wegen der Ableitung kommt das althochdeutsche gibil = Giebel in Betracht, (gothisch gibla, altnordisch gafl, Giebel in gabelförmiger Gestalt, so daß die beiden Giebelbalken, am Dachfirst übereinander ragend, sich kreuzend, eine Gabel bilden, Edda: gafl, gabelförmige Giebelwand), verwandt mit gebal, Schädel, und also mit dem griechischen kefale, Kopf, von indogermanischer Grundform ghebhala. Den Giebel kann man sich sehr wohl als den Kopf, das Haupt des Hauses vorstellen. Von der (gabelförmigen) Gestalt desselben hat sich dann erst die Bedeutung Gabel entwickelt, aber bereits im Althochdeutschen, gabala, mittelhochdeutsch gabile. Man hat zwar behauptet, Gabel komme von geben, aber dann müßte man an eine Heu- oder Mistgabel denken, denn Eßgabeln sind eine sehr junge Erfindung; es sind noch keine 200 Jahre her, daß ein Altenaer Drahtzieher sich über solch ein Ding als etwas ihm Unbekanntes wunderte, und ein Meierin in der Grafschaft Limburg ihre Leute aufforderte: „Kinner, wasket

iuk de finger, vi hett silad." Von der Ähnlichkeit mit Giebel käme dann weiter gapan = gaffen, klaffen, gähnen, den Mund weit aufmachen; ginundagap = Chaos, Urzustand der Erde in der germanischen Mythologie. Französisch gable = Giebel. Dietz sagt, das erinnere an das altlateinische gabalus = Kreuz; „da indessen das Wort in den übrigen romanischen Mundarten fehlt, so wird es ratsamer sein, es auf das althochdeutsche gabala, Gabel, als seine nächste Quelle zurückzuleiten." Nach Grimm, Deutsche Sagen, I. 7. wäre der Name des gothischen Stammes der Gepiden mit Gaffel verwandt. Er erzählt nach Jornandes, die Gothen wären anfangs aus Scanzien unter Berich blos mit dreien Schiffen ausgefahren. „Von diesen Schiffen fuhr eins langsamer wie die andern, darum wurde es Gepanta (das gaffende) geheißen und davon bekam der Stamm den Unnamen der Gepiden." „Die gewöhnliche Ableitung von beiten (goth. beidan) warten, ist unzulässig, die hier gegebene von Gapan, Gepan, unserm Gaffen, dagegen natürlich; das Wort bedeutet: das Maul aufsperren, stutzen, gähnen, und hat gleich dem lat. hiare den Nebensinn von harren, faul und unentschlossen sein."

**Gala,** die. Die Uniform der Seeoffiziere bei besonders feierlichen Gelegenheiten. Aus dem Arabischen. Es gibt zwar ein althochdeutsches Wort geili, Üppigkeit, Stolz, Prunk, und das würde der Bedeutung nach das Etymon sein können; auch könnte man an das althochdeutsche galan denken, welches singen, (daher Nachtigal), fröhlich sein, Feste feiern bedeutet, so daß Gala also ein Festgewand wäre. Das ist es auch, aber der deutsche Sprachgebrauch bietet, so viel ich sehen kann, keinen Anknüpfungspunkt, während im Spanischen gala schon früh Feierkleid, Anstand, Anmut heißt. Da liegt der Gedanke an das arabische chalach, Ehrenkleid als fürstliches Geschenk, so nahe, daß wir ihn nicht abweisen dürfen, wenn uns einer mit dem griechischen kalos, schön, oder agallein schmücken, dazwischen kommen möchte.

**Gaffelgeer,** s. Geer.

**Gaffelklau,** s. Klau.

**Galeere,** Galei, Galeide, Galee, Galé, Galea, Galia, Galine, Galeasse, Galeone, Galeote, Galiote, Galeazza, Galerate, Galione, Galizabra, Galeota u. s. w. sind verschiedene Formen eines Schiffsnamens dessen einfachste Gestalt Galee ist. Bei allen landes-

üblichen Verschiedenheiten ist doch bis in die neuere Zeit dies festgehalten worden: es handelt sich um ein **schmales** Schiff das **gerudert** wird, oder, wenn es für gewöhnlich auch segelt, doch in gewissen Fällen gerudert werden kann. . Hier eine lateinische Beschreibung aus Venedig aus dem Jahre 1501: „Galeacearum quamlibet cuparum quingentarum sub tegmine: in detecto autem totidem pondus deportare, inquiunt. Cupas (Tonnen) vero singulas ponderis mille librarum computant . . . . . Galeacearum quaelibet ducentorum fere hominum ministerio, stipendio conductorum indigere videtur. Ad remorum, ac velorum administrationen, centum quinquaginta addicuntur, tot enim remos quaelibet ipsarum (quamvis ob Navigii magnitudinem remis parum utantur) affert. Nam solo tempore malaciarum, ut proximum aliquem portum ingrediantur, et exeant, aut se in aliquam partem mutent, et convolvant, remis agitur.“ Und eine niederdeutsche (Rostock 1519): „So we avervaret mit einer Galleiden, dat is ein lankhaftich schip, unde geit van dem einen over bet to dem anderen jo bilank dem overe unde holt alle nacht to lande, unde heft sostich banke in beiden halven, unde to jewelker bank horen dre man mit roderen unde en schutte, unde nemet alle dage versche spise unde kost, des men in den koggen nicht hebben mach.“ — Zur Erklärung hat man auch hier gemeint, das Arabische heranziehen zu sollen und an châlia, junges Kamel, dann kleines Schiff gedacht. Und wer wüßte nicht, daß umgekehrt das Kamel oft genug „das Schiff der Wüste“ genannt worden ist. Aber wir haben eine nähere, bessere Erklärung: das griechische galeos, Haifisch, oder galeotes, Schwertfisch. Namentlich die Gestalt des letzteren dürfte bei der Benennung den Ausschlag gegeben haben, war auch besonders passend wegen des „Rammsporns“ von dem wir in einer alten Beschreibung der Galea lesen: „lignum a prora praefixum habet et vulgo calcar dicitur, quo rates hostium transfiguntur percussae.“ Althochdeutsch galie, galine = Galeere, langes Ruderschiff, davon galiner, Schiffer auf einer galine, und galinhus, Schiffshaus, Arsenal. Mittelhochdeutsch hieß galiot Seeräuber, Schiffer, Fährmann, eigentlich Galeerensklave. Gerade durch die armen an die Ruderbank Jahre lang Tag und Nacht angeschmiedeten Gefangenen ist das Wort Galeere ja zu weiterer Verbreitung gelangt als andere mittelalterliche Schiffsausdrücke. — Für unsere heimische Seefahrt kommen jetzt nur noch

(Galeassen) Galjassen (s. Fastgaljaß) und Galioten in Betracht. Letztere, Wangerooge sagt galjot, haben zwei Masten und ein rundes Heck, wodurch sie sich von den Galjassen mit plattem Heck unterscheiden.

**Galion, Gallion,** das, ist ein Vorbau vor dem Vorsteven. Noch vor Kurzem, ehe der Eisenschiffbau alle alten Formen über den Haufen warf, ragte das Gallion mehr oder weniger weit nach vorn in mehr oder weniger schön geschwungener Form, so daß von dem Verlauf seiner Linien viel von der Schönheit eines Schiffes abhing. Es war aber eigentlich eine unnütze Beschwerung des Vorschiffes und beförderte die Kielgebrechlichkeit. Bald wird von dem ehemaligen Bau nur noch zweierlei übrig sein.

1. Das Gallion im Sinne von Abtritt. Wo das Gallion überragte eignete es sich hierzu besonders gut, namentlich wenn eine Mamierung als Leitungsröhre untergenagelt war. Der Mann der die Sitze und Grätings reinhält führt den Titel Gallionsinspektor. Jetzt ist es dem Gallion gegangen wie der Kombüse. Es ist an irgend einen passenden Ort im Schiffe verlegt worden, aber der Name ist geblieben.

2. Das Gallionsbild, eine Figur in der die Linien des Gallions bezw. des Buges auslaufen oder mit der dieser Teil des Schiffes geschmückt ist. Der Schmuck muß in Beziehung zum Namen des Schiffes stehen. Trägt es den Namen eines Menschen, so ist dessen Büste üblich; eines Tieres, so wird das ganze Tier in Holz nachgebildet. Bei anderen Namen hilft man sich mit Wappen, Emblemen, Allegorien, Jdealfiguren u. s. w. In den Niederlanden wurde als Gallionsbild lange Zeit ausschließlich der niederländische Löwe verwandt, so daß „der Löwe“ gleichbedeutend mit Gallionsbild war. —

Der Name „Galion“ bezeichnete Jahrhunderte hindurch namentlich in Spanien und Portugal, schwere dreimastige Kriegsschiffe, s. Galeere. Es kam vor, daß Galionen einen Vorbau hatten von mehr als dem zehnten Teil ihrer ganzen Länge. Als nun der Name als Bezeichnung einer Schiffsgattung außer Gebrauch kam, ist er wenigstens in eingeschränkter Bedeutung als Bezeichnung des vordersten Teiles, des Teiles der für jene Schiffe besonders bezeichnend war, geblieben. Und zwar ging das so zu, daß längere Zeit hindurch Galion beides hieß: Schiff und Vorbau; Kilian: galeon navis major und rostrum navis. —

Die Edda, die ein Gallion nicht kennt, kennt aber ein geschnitztes Bild am Vorsteven, das offenbar das Bild eines menschlichen Gesichtes vorstellen sollte, denn es hieß grima, die Maske. Wenn sie daher den vordersten Teil des Schiffes hofud, Haupt, nennt, so ist das nicht bloß dichterisch zu verstehen, sondern wir haben dabei an ein wirkliches, am Vorsteven angebrachtes Gallionsbild in Gestalt eines menschlichen Hauptes zu denken. — Bei den Alten nannte man zwei starke mit eisernen Spitzen versehene Balken am Vorderteil der Kriegsschiffe rostra, Schnäbel; griechisch embola. Mit denselben suchte man die feindlichen Schiffe zu rammen. Die den Antiaten abgenommenen Rostra wurden als Siegestrophäen auf dem Forum aufbewahrt, woher dann die Rednerbühne und der sie umgebende Raum den Namen rostra führte. Bekannt ist die columna rostrata des Duilius.

**Garn,** das, ein dünnes Gespinst aus Hanf, einfach, doppelt, drei- und mehrfach zusammengedreht. Das dünnste ist das Nähgarn, zweidrähtig zum Nähen der Segel. Dann kommt das Segelgarn, dann das Kabelgarn, das zu allen Arten von Tauwerk zusammengeschlagen wird; Schiemannsgarn s. Schiemann, Stoßgarn, Liengarn, Trensgarn u. s. w. Gewisse Arten, z. B. Schiemannsgarn, wurden früher an Bord selbst gesponnen und mit einer Mühle, Woid genannt, gedreht. Daher bildlich „ein Garn spinnen“ = eine Geschichte erzählen indem man sehr ausführlich wird und die Sache in die Länge zieht.

**Gangspill** s. Spill.

**Garnat** s. Stagtalje. Nicht zu verwechseln mit dem kleinen wohlschmeckenden Seekrustentier, das in Holland Garneele und Graneele, in Ostfriesland Garnat und Granat heißt. Letzteres ist offenbar die ursprüngliche Bezeichnung wegen der beiden eigentümlichen und sehr auffälligen Fühlhörner die ganz wie Gerstengrannen aussehen.

**Gat,** das, oft in der Verkleinerungsform Gatje oder Gatchen, heißt eigentlich nichts anderes als Loch, sei es für sich allein, sei es in Verbindungen wie Hellegat, Speigat, Soldatengat. Die Grundbedeutung ist: Öffnung durch die man oder etwas hindurchgehen kann, von der Wurzel ga = gehen. Gothisch gatoo, althochdeutsch gaza, Gasse; altnordisch gata, Pfad, schmaler Gang. Beówulf geat = Öffnung, Tor, durch das gegangen wird; Edda: gatt, Eingang, Tür (Gatter). Teuthonista:

gat = hol, lock. Bei Kilianus hat gat schon die Bedeutung, die im Mittelniederdeutschen weit verbreitet war (und es in Holland heute noch ist: foramen podicis, (so daß dorten sogar der sogen. cul de Paris „het gatje" hieß:) Unde hadde one yn deme water ghehat, mit beyden benen wente an dat gath." „Unser vyande stryt is dat, dat se uns vleigen in dat gat." „So prechtig seten er de Kleder up er gat." — Überhaupt heißt wie das Hinterteil eines jeden Dinges, so auch besonders des Schiffes Gat. Ein rundgattet Schiff ist ein Schiff mit rundem, gerundetem Heck, im Gegensatz zu einem plattgatteten. — Gat wird auch topographisch gebraucht für eine enge Durchfahrt, z. B. Kattegat (Katzengat), Schottegat auf Curaçao: Wagenaer, 1588, schreibt: „Van Garmsey tot Jarsey S. O. ontrent vyf mylen, al waer mede goede Rede is: van Jarsey tot S. Malo ontrent Zuyden ist acht mylen ende is een tye hauen daer Clippen voor 'tgat liggen."

**Garnierung** s. Wägerung.

**Gast,** der. Dieses Wort wird in besonderem seemännischem Sinne gebraucht um einen Mann (Matrosen etc. etc.) zu bezeichnen der vorübergehend irgendwo einen Posten auszufüllen hat, z. B. Oberbramsegelsgast, Rudergast, Bootsgast. Aber auch (eigentlich fälschlich, da Gast doch nur einen irgendwo vorübergehend sich Aufhaltenden bedeutet) zur Bezeichnung einer dauernden Verwendung, wie Steuermannsgast; ja sogar eines **Lebensberufes;** Zimmermanns-, Bäckers-, Malers- etc. etc. Gast. Mehrzahl sonst meist Gasten, jetzt mehr Gäste, da das Hochdeutsche über das Niederdeutsche die Oberhand gewinnt. Sowohl unserem Gast als dem lateinischen hostis liegt die westindogermanische Form ghostis = Fremdling zu Grunde, (dessen Wurzel ghas = essen sein soll, so daß ein Gast also zuerst als Esser erscheint). „Beachtenswert ist" sagt Kluge treffend, „nach wie verschiedenen Seiten Germanen und Römer das alt ererbte Wort für „Fremdling" begrifflich umgebildet haben: dem Römer wird der Fremdling zum Feind, bei den Germanen genießt er die größten Vorrechte." — In Holland und Ostfriesland heißen die Armenhäuser Gasthäuser, entsprechend den hochdeutschen Elendenherbergen, Unterkunftsstätten **für Fremde.**

**Gebeling,** die, (auch wohl Gobelung) ist eine im Laderaum angebrachte Bretterwand, die in der Kielrichtung läuft und verhüten soll, daß die Ladung übergeht, d. h. beim Schlingern von

der einen auf die andere Seite geschleudert wird. An das niederdeutsche Zeitwort kippen, das allerdings sich auf die Seite legen, stürzen, fallen, rücken, hin- und herbewegen, stoßen, schlagen, umschlagen bedeutet, ist nicht zu denken, schon darum nicht, weil diese Wand gerade das Umschlagen der Ladung verhindern soll. Offenbar ist Gebeling eine niederdeutsche Weiterbildung von Giebel, ostfriesisch gäfel, sonst niederdeutsch und niederländisch gevel. Denn dieses gevel heißt nicht nur Giebel, sondern auch — ebenso wie Giebel auch — Giebelwand, und hieraus konnte sich leicht der allgemeine Begriff Wand entwickeln. Vergleiche altnordisch gafl, Giebel, Endwand eines Hauses; norwegisch gavl, Endbrett, Querbrett. — Durch die niederländische Form geveling, die dänische geveling oder die schwedische gafling hat sich Roeding verleiten lassen, anstatt Gebeling Geweling zu schreiben, wozu im Deutschen kein Grund vorhanden ist.

**Geck,** der.

1. Die Gabelstange einer Pumpe, in der der Geckstock, der Pumpenschwengel, sich dreht.

2. Eine Rauchhaube, ein drehbarer Schornsteinaufsatz. —

Da das Wort auch sonst im Niederdeutschen ein (drehbares) Gelenk bedeutet, so ist anzunehmen, daß der Begriff des Drehens, des Drehbaren in diesen Wörtern steckt. Vielleicht gehört auch Geck = Narr dazu, weil ein solcher als ein lustig tanzender, springender, sich drehender Mensch gedacht werden kann. S. auch Giek und Gig.

**Geer,** die, auch die Geerde genannt, von welchem Worte Geer nur eine verkürzte Form ist; meist, weil sie paarweise auftreten, in der Mehrzahl die Geeren, und weil sie zur Gaffel gehören, Gaffelgeeren genannt; niederländisch geerden, dänisch gerderne, schwedisch garder. Es sind die beiden Halttaue die die Gaffel von Steuerbord und von Backbord festhalten; wenn das Gaffelsegel nicht steht, halten die Geeren die Gaffel zu gleichen Teilen mittschiffs; steht es, so hält nur die Luvgeer. Aber allemal ist das Halten der Gaffel die Hauptsache, und wir haben hier die seltene Erscheinung, daß auch einmal ein französisches Wort das einen Teil der Takelage bezeichnet, aus Frankreich nach den Niederlanden und nach Niederdeutschland seinen Weg genommen hat. „On appelle Gardes ou Palans de Gardes (Vangs), les deux palans qui servent à maintenir la corne d'artimon, et qui, à cet

effet, sont frappés à son estrémité et agissent de chaque côté du couronnement où ils sont accrochés, chacun, á un piton; ce sont, en quelque sorte, les bras de la corne.“ (Bonnefaux et Paris, Dictionnaire de Marine). Maintenir ist die Aufgabe der Geeren und das wird durch garder ausgedrückt; davon garde; davon Geerd; davon Geer. Indessen haben die Franzosen, als sie uns das Wort gaben, nur eine alte Schuld zurückgezahlt, denn garder ist unser altes, gutes, deutsches warten = hüten, schützen, wahren, bewahren, halten. Die Rückzahlung scheint aber spät erfolgt zu sein, da 1702 garde in diesem Sinne (Aubin), wie es scheint, selbst in Frankreich noch nicht bekannt war.

**Gefechtsmars**, der.

**Gefechtsmast**, der, beides Errungenschaften des modernen Kriegsschiffsbaues, der nur noch auf den Dampf als Fortbewegungsmittel denkt. Gesegelt wird nicht mehr oder doch kaum mehr. So braucht man auch keine Masten und Rahen zum Segeln mehr, und keine Marsen von denen aus die oberen Segel bedient werden. Aber die Marsen der alten Kriegsschiffe hatten nicht nur ihren eigentlichen, seemännischen, sondern auch einen kriegerischen Zweck, sie wurden im Gefecht als Station für die Scharfschützen gebraucht. Und diesem Zweck zu Liebe hat man dem Mars nicht ganz den Garaus gemacht. Man macht zum Hauptzweck was früher Nebenzweck war und baut einen Gefechtsmars. Da ein Mars aber ohne Mast nicht möglich ist, so baut man auch einen Gefechtsmast. Es ist vom Alten jedoch nur der alte Name geblieben.

**Gehr**, die, auch die **Gehrung**, nennt man das spitze, schmale, dreieckige Zulaufen der Ecken eines Segels, „auf Gehrung schneiden“ heißt ein Segel spitz zuschneiden. Zu vergleichen ist das ostfriesische gären, niederländisch geeren, schräg oder spitz zulaufen oder auslaufen, einen Winkel oder ein Dreieck bilden. Mit dem uralten Worte Geer das einem am Niederrhein siegreich vordringenden Heerhaufen deutscher Krieger den Namen Germanen eingetragen hat, hat unser Wort nur auf ziemlichem Umwege etwas zu tun. Zuerst kommt vielmehr (Graff, althochdeutscher Sprachschatz) gero in Betracht, nordisch geiri, friesisch gara-segmentum panni figura triqueta; altfriesisch gara, Schooß: Teuthonista ghere = Zipfel, Schooß; Kilian gheere = sinus, limbus; heute noch in hochdeutschen Mundarten Gehre = Schoß;

niederdeutsch gäre und gere = Keil, Zipfel Rockschooß, längliches dreieckiges Stück Land. Den Ausschlag bei der Benennung hat also die Form dieses Teils vom Segel gegeben, die figura triqueta. Aber auch der Ger der Germanen lief spitz zu, und ist darum sicher ein Vetter dieser Gehr. — Nicht nur in der Segelmacherwerkstatt, sondern auch beim Tischlerhandwerk ist das Wort Gehrung im Gebrauch und bedeutet hier das spitze Zulaufen zweier Hölzer die unter irgend einem Winkel zusammenstoßen sollen; der angewandte Schnitt heißt Gehrungsschnitt. Sollen z. B. zwei Leisten unter einem rechten Winkel zusammenstoßen, so wird bei jedem ein Gehrungsschnitt von 45° gemacht.

**Geien** nennt man die Tätigkeit die mittels der **Geitaue** (s. aufgeien) ausgeübt wird, wenn man stehende Segel die geborgen werden sollen hochzieht, zusammenfaßt und durch die Gei- (und andere, siehe Nock- und Bukgordings) Taue so zusammengefaltet hält, daß sie von den auf den Rahen ausliegenden Matrosen mit den Händen gerafft und festgemacht werden können. Der Sinn und Begriff des Zeitwortes geien ist durch das, wie es scheint von Bobrik verschuldete, Hineinspielen von Geik, Geichel, Geiktau getrübt worden. Geiktau und Geitau sind aber durchaus verschiedene Wörter, wenn auch das Geiktau bei einem Gieksegel die Stelle eines Geitaus vertreten kann und wenn auch Breusing gemeint hat, man müsse wegen des schwedischen giga unser geien geihen schreiben, da doch das Schwedische auch von Geiktau beeinflußt sein kann. — Unser geien müßte vielmehr eigentlich gaien geschrieben werden, wie es auch meistens gesprochen wird. Nun gibt es ein niederdeutsches Zeitwort gaden das sich zusammenfügen, zusammenkommen, vereinigen, verbinden, aneinanderschließen bedeutet. Und davon gab es schon bei Kilianus eine Form gayen, die unserem geien sehr nahe kommt, wie denn auch heute noch das Niederdeutsche gerne zwischen zwei Vokalen das d ausfallen und mit einem i- y- oder j-artigen Laut klingen läßt, vergl. das niederländische muijen das aus muiden entstanden ist oder unser rojen = rudern (mittelniederdeutsch roeden und roeijen) und das ostfriesische rojen = roden, moje = müde etc. etc. Der Form nach würde also der Ableitung geien-gaien-gaden nichts im Wege stehen und die Bedeutung steht ihr erst recht nicht entgegen. — Die Ableitung von Geiktau, Geichel etc. etc. s. unter Giek.

**Gemallte Tiefe** s. abmallen.

**Genickstag** s. Stag.

**Geschwader,** das. Ein Kommandoverband von mehreren Kriegsschiffen unter einem Admiral. Die älteste niederdeutsche Form in der mir das Wort begegnet ist, ist geswad in Renner, Livl Hist.: „He belegerde Revel mit 25000 Russen, 4 geswade haveluiden“ . . . . „mit 22 fenlin landsknechten und elven geswader haveluiden.“ Diese haveluiden waren wohl Hofbesitzer und es dürften daher unter diesen Geschwadern Reiter-Verbände zu verstehen sein, so dass also am Lande sich frühzeitig die gegenwärtige Bedeutung Schwadron herausgebildet hat. — Zunächst bedeutet es aber nur ein Viereck von Soldaten, denn es stammt von quatuor ab. Zu vergleichen ist das italienische, spanische, portugiesische quadro = Viereck, Rahmen, Gemälde, französisch cadre, Rahmen (auch im militärischen Sinne); dann weiter: italienisch squadra — vielleicht aus exquatra —, spanisch esquadra, französisch equerre, Winkelmass, Viereck von Leuten, Rotte; endlich: spanisch esquadron, französisch escadron, Heeresabteilung. Kilianus hat squadron = agmen quadratus, das Wort ist demnach wohl unter Karl V nach Deutschland gekommen. Die einfachste deutsche Form ist Schwadron; Geschwader ist durch Hinzufügung der Vorsilbe ge und dadurch bedingte Abschwächung der Endung entstanden. Das Präfix ge findet sich oft, man denke an Ge-fahr, Ge-spann, Ge-nade, Ge-laube, Glück = Gelück. — Erst spät ist das Wort in seemännischen Gebrauch genommen worden; bei Roeding 1794 begegnete es mir zum ersten Male; sonst sagte man immer Flotte.

**Gestade,** das, jetzt allgemein für Küste gebraucht, ursprünglich aber ein Ort an der Küste, ein Platz am Ufer wo man nicht nur Waren für die Schiffe, sondern auch diese selbst aufstellen konnte, also eine Hafenanlage mit einfachen Aufschleppvorrichtungen. Vom althochdeutschen stadon, mittelhochdeutsch staden im Sinne von landen, am Lande die Schiffsgüter aufstellen, also eigentlich Landungsstelle; oberdeutsch Staden; althochdeutsch stad, mittelhochdeutsch stade. Der eigentliche Begriff ist der von irgendwo hinstellen und dadurch das, was vorher in Bewegung war zur Ruhe zu bringen; daher bestatten sowohl begraben als auch heiraten bedeuten kann. — Die Vorsilbe ge ist dieselbe wie in Geschwader und in Gezeiten.

**Gezeiten,** die. Das Wort getide hiess mittelniederdeutsch 1. ganz allgemein Zeit im Sinne eines Sammelbegriffes, „to allen getiden,“ in aeternum. 2. Die Zeit die **eine** Ebbe und **eine** Flut umfaßt: „in jeder etmahl (s. Etmal) vorachtert das getide $^4/_5$ parten von ein Uhr.“ 3. Die kanonische Horen; „dar was eyn yunck broder, de so verkeert was dat he ghene ghetyde en wolde lesen.“ — Althochdeutsch gizit, mittelhochdeutsch gezit = Zeit, hora, Gebetsstunde, altsächsisch getidi, horae canonicae. Jetzt wird das Wort nur noch seemännisch und zwar hydrographisch-astronomisch-meteorologisch gebraucht als Gesamtbezeichnung, als zusammenfassender Allgemeinbegriff für Ebbe und Flut und was damit in Verbindung steht; Gezeitenberechnung, Gezeitentafeln etc. etc. s. a. Tide. — Breusing: Es ist unter unseren Geographen die Meinung verbreitet, als ob das hochdeutsche Wort Gezeit von Heinrich Berghaus erfunden, jedenfalls zuerst gebraucht sei. Das ist irrig; es tritt bereits im 16. Jahrhundert auf. Zuerst ist es mir begegnet in Guicciardini: Beschreibung der Niederlande; Frankfurt, 1582, fol. pag. 17 ff. Dann im 17. Jahrhundert in: Amerika durch Ziegler, bei de Bry; Frankfurt, 1617, fol. pag. 350. Im 18. Jahrhundert findet es sich in Krünitz' Encyklopädie, s. v. 18. Thl. 1779. Letzterer hat bereits die Gezeit, während Ziegler noch dem ndd. das getide entsprechend das Gezeit hat. Ich verstehe nicht, weshalb man sich von manchen Seiten gegen den Gebrauch des guten hochdeutschen Wortes sträubt, und möchte lieber sehen, dass sich unsere geographischen Lehrbücher endlich einmal von dem Worte Nippfluten, engl. neaptides, lossagten, welches kein deutscher Seemann und Küstenbewohner, wenn er nicht englisch kann, versteht, geschweige denn gebraucht,“ s. Nipfluth.

**Giek,** das, auch Geik, deutlicher der Giekbaum, ist die Spier mit der der unterste Teil eines nach ihm benannten Gieksegels ausgesetzt wird; in der Marine nur bei Bootssegeln in Gebrauch. Der Giekbaum hat an dem inneren Ende einen Haken der in das Auge eines um den Mast liegenden Bügels gehakt wird, in dem dann der Giekbaum sich dreht. Giek hat demnach mit Geck dieselbe Bedeutung: drehen, sich drehend bewegen, beweglich sein. Das Tau womit der Giekbaum aufgetoppt wird heisst nach ihm Giektau, Geiktau, Geichel. Auffallend ist, dass dieselbe Spier, die Giek heisst, auch Giep (s. d.) genannt wird.

**Gien,** das, ist nichts weiter als unser deutsches Tackel, also eine Talje von besonderer Stärke, welche dadurch erzielt wird, dass man anstatt der einscheibigen drei- oder vierscheibige Blöcke nimmt. Es dient zum Bewegen besonders schwerer Lasten. So gab es zur Zeit, da die Kriegsdampfer noch zum Segeln eingerichtet waren, eine Vorrichtung die Schraube zu lichten, damit dieselbe die Fahrt nicht hemme; solches Schraubelichten geschah mit einem Schraubengien, einem sehr starken Takel, das eine Trosse von ungewöhnlicher Stärke bewegte, die um die Scheibe des Schraubenheberahmens gelegt ward (und wohl auch für sich allein Gien genannt ward, aber nur im Sinn des pars pro toto). Es ist also ein Gien das in der Mechanik unter dem Namen Flaschenzug bekannte Werkzeug in besonderer Verstärkung. Das Wort kommt durchs Englische vom lateinischen ingenium, ist also mit Ingenieur verwandt und stellt eine (verkürzte) Zusammenziehung von engine dar, welch letzterer Name der Vorrichtung um so eher gegeben werden konnte, als früher man sie noch komplizierter (mit einem Bock etc etc.) herstellte. „Gin a contraction of engine, 1. A maschine or instrument by which the mechanical powers are employed in aid of human strength; especially a machine used instead of a crane, consisting essentially of three poles from 12 to 15 feet in length, often tapering from the lower extremity to the top, and united together at their upper extremities, whence a block and tackle is suspended, the lower extremities being planted in the ground about 8 or 9 feet asunder, and their being a kind of windlass attached to two of the legs.“ Mit gin, dem von juniperus ginevra herkommenden Branntwein hat das Wort nichts zu thun. — **Gienblock, Gienläufer, Gientau** erklären sich nach dem Gesagten von selbst.

**gieren.** Wenn ein Schiff nach irgend einer Seite hin von dem vorgeschriebenen Kurse vorschriftswidrig abweicht, so giert es; sei es dass solches durch Schuld der Leute am Ruder, sei es dass es durch die eigentümliche Bauart des Schiffes verursacht ist. Ein Schiff ist luvgierig, wenn es das Bestreben hat nach Luv, leegierig, wenn es das Bestreben hat nach Lee abzuweichen; doch gieren die meisten Schiffe dann an meisten wenn sie recht vor dem Winde segeln. Das ist ein Nachteil, weil der Weg verlängert wird. Wird aber beim Winde gesteuert und ein Schiff ist luvgierig, so können die Segel leicht anfangen zu giepen, ja

das Schiff kann „durchdrehen.“ Das Wort bedeutet nichts anderes als unser „begierig sein“, ein starkes, heftiges, sinnliches Streben nach etwas haben. Im Ostfriesischen wird gieren nicht bloss seemännisch gebraucht, sondern auch sonst im Sinne von abirren vom rechten Wege, ablenken, abschwenken, auch im moralischen Sinne: ausschweifen; man sagte früher auch begieren anstatt begehren. Im Jahre 1605 war ein Mädchen geschwängert und dafür von dem fürstlichen Matrimonial-Kommissarius zu schwerer Geldstrafe oder Landesverweisung verurteilt worden. (Der Mann kam in solchen Fällen billiger weg). Da sie nicht alles bezahlen konnte, legten sich die wenigen Nonnen, die noch als Staatspensionärinnen in dem (aufgehobenen) Kloster Thedingen wohnten ins Mittel und machten an den Fürsten eine Eingabe: „Sonsten aber presentiren sich die Conventualen zu Tedingen, wofern S. G. sich an den Brüchen nichts abgehn lassen wollen, solches und waß Ihre Gn. **begierten,** an ihrem Kostgeld abziehen zu lassen,“ (Rentei-Rechnung des Amtes Leer).

**Giep,** das, ist der Sache nach dasselbe wie Giek (s. d.) nur wird bei dieser Benennung die Sache von einer anderen Seite aus angesehen. Während man bei Giek das Bewegliche im Auge hat, denkt man bei Giep an das Gespreizte, Auseinandergesperrte, indem giepen von gapen weiter gebildet ist wie gibbeln von gabbeln; gapen aber heißt gähnen, den Mund aufmachen, ihn weit auseinander machen. Von Giep gibt es ein Zeitwort **giepen,** das bezeichnet was man bei Rahesegeln durchdrehen nennt, „eine Eule fangen.“ Wenn das Gieksegel von vorne Wind faßt und zurückschlägt, was entweder durch plötzliches Umschlagen des Windes oder beim Aufkreuzen und Beimwindeliegen durch Unachtsamkeit des Steuernden geschehen kann, so schlägt das Giep auf die andere Seite, das nennt man giepen. Durch dieses Zurückschlagen, behauptet Roeding, seien schon im Boot sitzende Leute erschlagen oder über Bord geschleudert worden. Daher wird von vorsichtigen Seeleuten der Giekbaum mit einem Bullentau gesichert.

**Gig,** die, ein leicht und schlank und etwas zierlicher als die andern gebautes, rasch bewegliches Boot zum Rudern und Segeln; auf Kriegsschiffen ausschließlich dem Kommandanten persönlich für seine Fahrten an Land, auf andere Schiffe, zu Ausflügen etc. zur Verfügung stehend. Mit Giek und Geck von einerlei Ab-

stammung, wie denn auf Wangerooge Gek dazu gesagt wird. Man darf wohl dabei an das neuhochdeutsche gaukeln denken, sich rasch hin und her bewegen wie ein Gaukler, ein Taschenspieler, dessen ganze Kunst bekanntlich in dem Satze besteht, daß Geschwindigkeit keine Hexerei ist. Zu vergl. althochdeutsch goukolon, mittelhochdeutsch goukeln, Zauberei, Narrenspossen treiben. Kluge weist auf das siebenbürgische gekel, Marionette, und das gleichbedeutende thüringische gekelman hin, (und allerdings muß man dabei an etwas Bewegliches denken), und sagt: „Verwandt scheint althochdeutsch gougaron, mittelhochdeutsch gougern, umherschweifen, ferner mittelhochdeutsch gogeln, sich ausgelassen geberden, hin und her flattern, gogel Adj. ausgelassen, üppig, giege M. Narr;“ bei Narr denkt er freilich an „Betörter“, man kann aber auch eben so gut an die „Narrenspossen“ des Mittelhochdeutschen denken, an einen ausgelassenen, lustig tanzenden und springenden Menschen, der, wie man zu sagen pflegt, „närrisches Zeug“ treibt, wie es in dem bekannten Studentenliede heißt: „Unser Herrgott der muß am Ende selber drüber lachen, Was die Menschen für närrische Sachen tun machen.“ Da nun offenbar der ganzen Sippe Geck, Giek und ihren Verwandten bis zum Gaukler hin der Begriff des „leicht Beweglichen“ zu Grunde liegt, so ist gewiß auch Gig, dieses leicht bewegliche Boot, mit zur Familie zu rechnen; wenn je ein Boot auf den Wellen „gaukelt“, so ist es eben die Gig.

**Gilling,** die, auch Gillung, heißt jede Verschmälerung, oder Erweiterung eines sonst grade verlaufenden Gegenstandes. So spricht man von der Gillung eines Segels, und vor allen Dingen nennt man beim Schiff den hervorspringenden, beziehungsweise den zurückspringenden Teil der Bordwand, die sich nach unten zu verjüngt, des Hecks, das unten schmäler und kürzer wird, also die Veränderung der Formlinie, die Krümmung der Geraden. Ob man sagen will: das Heck springt oben vor, oder: das Heck tritt unten zurück, — das hängt ja ganz davon ab, wie sich der Beschauer die Sache denken will. — Die Tischler nennen den vor- oder zurückspringenden Teil einer Holzkante Kehlung, und beide, Gillung und Kehlung, dürften ein und dasselbe Wort, nur mit verschiedener Aussprache sein. So darf man also eine Verwandtschaft mit Keil, niederdeutsch Kil, annehmen, und das Wort müßte Kilung geschrieben werden, wie auch die Tischler und

andere Handwerker nicht Kehlung, sondern Keilung schreiben müßten, denn mit Kehle = Höhlung hat das Wort schon darum nichts zu schaffen, weil öfters, wenn der Keil wirklich einmal eine Rinne, Rille oder Höhlung hat, er alsbald Hohlkehle genannt wird, was nicht der Fall wäre, wenn Kehle schon allein Höhlung bedeutete. Die keilförmig zulaufende Gestalt gibt den Ausschlag; ein Keil ist ein schief oder schräge verlaufendes, in einer Spitze oder scharfen Kante auslaufendes Ding. Kil ist Benennung eines keilförmigen Grundstücks bei Wirdum; wahrscheinlich hat auch die Kieler Bucht, der Kieler Hafen von einer keilähnlichen Gestalt den Namen; „keilähnlich" braucht dabei nicht gepreßt zu werden, sondern muß im weiteren Sinne einer gebrochenen oder gebogenen Linie verstanden werden, wie es schon im Mittelalter bei geographischen Bezeichnungen verstanden wurde, da Kilian kille und kiele einfach mit sinus, Busen, übersetzt, sonst auch kyl. In diesem weiteren Sinne gebrauchen unsere Metallarbeiter das Wort Kehlung; sie nennen so jede von der Geraden abweichende Linie, dafern sie nicht grade im rechten Winkel verläuft, namentlich aber auch wenn sie eine Rundung darstellt.

**Gischt,** der, heißt eine Sprühsee, die vom Sturm schäumend gemachte Oberfläche des Meeres, namentlich da wo sie sich bricht, mit milchartiger Farbe und eigentümlich verklingendem Geräusch verbunden. Um dieses Geräusches willen könnte man an Lautmalerei denken, wenn es nicht ein Zeitwort gischen gäbe, das mit dem mittelhochdeutschen jesen und dem althochdeutschen jĕsan = „gären machen" verwandt ist, von der Sanskritwurzel yas, sieden, kochen. Indessen ist auch dieses lautmalend, wie das ähnlich klingende zischen, („und es wallet und siedet und brauset und zischt".) Daß bei gischen auf den Laut und nicht auf die Bewegung oder die Farbe geachtet ist, beweist der hochdeutsche Gebrauch des Zeitwortes beim Plätten. Da tupfen die Frauen mit nassem Finger an den Bolzen, um zu prüfen, ob er heiß genug sei, was er ist wenn „es gischt." Man nennt auch gischen das Geräusch, das heißes Eisen, bezw. das Wasser macht, wenn ein Schmied die Zange mit dem eben geschmiedeten Stück zum Abkühlen in kaltes Wasser hält, („wie wenn Wasser mit Feuer sich mengt, bis zum Himmel spritzet der dampfende Gischt").

**Gissen,** heißt in der Seemannssprache „vermuten" und wird nur in ganz bestimmter Verbindung gebraucht: „gegißtes Besteck".

Wenn das Wetter unsichtig ist, so daß genaue astronomische Beobachtungen unmöglich sind, so wird das Besteck gegißt, d. h. es wird nach dem Loggen, nach der in den letzten 24 Stunden durch das Loggen festgesetzten Geschwindigkeit der Fahrt mit Berücksichtigung von Abtrift, Strömung und andern in Betracht kommenden Umständen ungefähr berechnet, auf welchem Längs- und Breitegrade am Mittag eines gegebenen Tages man sich befindet. Geschieht dies vom Koch und seinen Freunden in der Kambüse, oder sonst von Unberufenen ohne die nötige Unterlage und Genauigkeit, so wird es zum Kambüsenbesteck, geschieht es von Schiffs wegen durch den Navigationsoffizier, so heißt es „gegißtes Besteck." Gissen ist ein allgemein-niederdeutsches Wort, das im Hochdeutschen nicht vorkommt, aber in dem Zeitwort vergessen steckt; es heißt denken, sinnen, meinen, raten, glauben, hoffen, mutmaßen, wähnen; englisch guess, schwedisch gisse, norwegische gissa. Die Grundbedeutung ist halten (dafür halten). „Gissen maket bewillen missen" ist ein alter niederdeutscher Seemannsspruch; buten gissen = wider Erwarten, wider Vermuten; „alle unsalighen pleghen ere geiselen swaerer gissen den andern lude gheiselen." „Wen men ock dagelikes Achtinge gifft, wo veel Fahrt dat dat Schip dorch dat Water hefft, und sick solckes inbildet, und entholt (einprägt und behält), dat he mit solcken Fortganck, daß dat Schip maket, so veel Milen in dat Etmahl segelen mag, alß he dorch Verandering der Brede und angesegelde Korß befunden hefft, so kan man mit der Tydt tho gode **Gissinge** kamen", „Kunst der Seefahrt" 1673.

**Glasen**, nennt man das Anschlagen der halben Stunden an der Schiffsglocke. Noch vor hundert Jahren wurde von den Leuten am Ruder die Zeit nicht nach der Uhr, sondern nach dem (Stunden - oder vielmehr Halbstunden -) Glas gemessen. Wenn eine neue Wache aufzog, fing eine neue Rechnung an und der Steuermann drehte das Glas um. War es abgelaufen, also war eine halbe Stunde vorbei, so ward gemeldet: „**ein** Glas!" und **ein** Schlag an die Glocke getan und das Glas aufs Neue gedreht, war es wieder abgelaufen, so erfolgte die Meldung: „zwei Glas," es wurde zweimal angeschlagen und das Glas abermals gedreht, und so fort bis die vierstündige Wache vorbei war, also bis das Glas achtmal abgelaufen, bis acht Glas an der Glocke angeschlagen waren. Dann zog eine neue Wache auf und die

Rechnung begann wieder von vorne. Hieran hat sich in der Neuzeit wenig geändert, nämlich nur das, daß man an Stelle der Gläser Uhren hat, aber die alte Benennung ist geblieben und die Mehrzahl von Glas bildet der Seemann auch heute noch nicht Gläser sondern Glasen, oder vielmehr er gebraucht das Wort nur in der Einzahl: „acht Glas"; hierin dem deutschen Zecher oberdeutscher Zunge gleich, der auch nicht acht Gläser, sondern acht Glas Bier trinkt. — Nach dem Gesagten könnte ein jeder Nichtseemann sich eigentlich leicht ausrechnen, daß „fünf Glas" entweder morgens halb sieben, oder vormittags halb elf, oder nachmittags halb drei, oder abends halb sieben, oder spät abends halb elf, oder nachts halb drei sein muß. Es soll aber Leute geben die das niemals lernen. Jedenfalls wirkt diese Rechnung zunächst befremdend auf den, der die Planken eines Schiffes betritt, soll auch, wie erzählt wird, so auf den General von Caprivi als er Chef der Admiralität geworden war, gewirkt haben.

**Goletta,** die, französisch goëlette, ist eigentlich ein Wort der italienischen Seemannssprache, wird aber wohl auch aus deutsch- und namentlich österreichisch-seemännischem Munde vernommen; ins Deutsche wird man es am passendsten mit Schuner übersetzen, und zwar, da sonst noch verschiedene nähere Bestimmungen dazu kommen müssten, mit Schuner in der einfachsten Form eines Gaffelschuners, eines Vor- und Achterschuners. Der Name dürfte, ähnlich wie vlyboot von dem Vly, von der Festung Goletta genommen sein, die in der Seekriegsgeschichte eine so grosse Rolle gespielt hat, als Kaiser Karl V. in eigener Person sie dem Chaireddin Barbarossa nach blutiger Belagerung mit Sturm abnahm. Davon erzählt der Verfasser der „Durchläuchtigsten Seehelden": „Die Gelegenheit nun des Orts Goletta ist also beschaffen: Ein steinern Thurn, nebenst angebautem Boll-Werk, stehet an der Enge, durch welche der Meer-Busen von Carthago, die Wellen der See in den darbey gelegenen Meer-Raum einlässet, und vor kleine Schiffe, biß an die Stadt Tunis hinan, Raum und Zugang giebt. Dieses Meer ist swölff italienische Meilen breit und lang, aber an beyden Seiten so seichte, daß man anders nicht, als in der Mitten der Tieffe dahinein kommen kann. Den Zugang aus der See, verwahret der obgemeldte Thurn, der mit dem umherliegenden Boll-Werk oder Bevestigung beschützet wird, die so groß, daß man einen großen

Haufen Volcks darinne zur Besatzung lassen kann. Diesen Thurn hatte Barbarossa mit vielen Geschütze versehen, um dadurch seine Flotte, die inwendig in dem Meer aufgeleget war, zu beschirmen“ ....... „Niemals, seit dem Gebrauch des Geschützes in der Welt gewesen, hat man weder, mit grösserer Gewalt, Zurüstung, Fleiss einen Ort angegriffen, denn dergestalt war das Knallen und Donnern des niemals still stehenden Geschützes, daß die Erde nicht allein zu erzittern und zu beben begonte, sondern auch dem Ansehen nach selber von einander bersten, und alles verschlingen wollte: Die See selber, die vorher stille und ruhig gewesen war, ward hierdurch gleichsam mit verunruhiget, da inzwischen der Himmel durch den unaufhörlichen Dampff und Rauch sich aus dem Gesichte verlohr.“

**Golf,** der, gleichbedeutend mit Meerbusen. Erst spät ins Deutsche eingedrungenes Wort, vom griechischen kolpos stammend, mit wölben von einer Wurzel, = Busen, Schoß, Falte im Gewand, busenartige Vertiefung, Meerbusen, Bucht; italienisch golfo, spanisch golfo, provençalisch golfo. Davon französisch golfe und gouffre, woraus zu sehen, daß das Wort aus Frankreich zu uns gekommen ist, und zwar über die Niederlande, da Kilian es in der Form gouffre verzeichnet hat.

**gondeln,** scherzhaft für „zur See fahren.“ „Nun gondeln wir in diesem angenehmen Wetter schon acht Tage umher“, wird wohl gesagt wenn Sturm und Regen die Fahrt recht unangenehm machen. Den scherzhaften Beigeschmack dürfte das Wort auf dem Wege über Berlin bekommen haben, wo die Aussprache bekanntlich „jondeln“ ist, und so ausgesprochen klingt es noch um einen Ton scherzhafter. Byron beschreibt diese venezolanische Wasserdroschke, Gondola genannt, so:

Didst ever see a gondola? for fear
You should not, I'll desçribe it exactly:
'Tis a long covered boat that's common here,
Carved at the prow, built lightly but compactly.
Row'd by two rowers, each call'd „gondolier,“
It glides along the water looking blackly,
Just like a coffin clapt in a canoe,
Where none can make out what you say or do.

Gondel ist frühzeitig, d. h. vor etwa 360 Jahren in (hoch-)deutschen Gebrauch gekommen, Kluge führt die Diminutivform Gündelein

an und bemerkt, daß Gondelein schon 1574 in Zeitungen über italienische Verhältnisse vorkommt. Die Seemannssprache hat sich, abgesehen von der modernen scherzhaften Weise, dem Worte gegenüber ablehnend verhalten.

**Gording,** die. Gordinge heissen mit Ausnahme der Geitaue alle Taue mit denen ein Segel aufgegeit wird. Und zwar heißen Bukgordinge diejenigen, die am unteren Liek des Segels befestigt sind und den unteren Teil, den Buk d. h. Bauch desselben aufholen; alle viereckigen Segel haben solche „Bukerdings," wie der Seemann das Wort gerne ausspricht. Grosse viereckige Segel haben auch noch Nockgordinge („Nockgordings") die am stehenden Liek befestigt sind und die Seiten des Segels aufholen. Sehr hohe Marssegel haben zu Zeiten wohl noch weitere Gordinge am stehenden Liek, die man Schmiergordinge nennt. Der Unterschied zwischen Gordingen und Geitauen ist der, daß erstere vor, letztere hinter dem Segel zur Rahe hinauffahren. Dempgordinge nennt man die Taue mit denen Besan = (Schrat-)Segel unter die Besansruthe oder -Gaffel geholt werden. — Gording heißt auf hochdeutsch Gürtung, da die Segel gleichsam gegürtet werden, die Gordinge (und Geitaue) also Gürtel darstellen; gothisch gaird, altsächsisch gyrdels, althochdeutsch gurtila, altnordisch gjörd; in der Edda wird der Kraft verleihende Gürtel das Tor megin-gjardar genannt.

**Gösch,** die, heißt die Flagge die am Ende des Bugspriets an einem Stocke, dem Göschstocke, an Sonn-, Feier- und anderen Tagen von besonderer Bedeutung weht. Bei unseren Kriegsschiffen besteht die Gösch aus dem oberen inneren Felde der Kriegsflagge, schwarz, weiss, rot mit dem eisernen Kreuz. Das Wort Gösch muß eigentlich Gös heißen, denn es ist aus Holland zu uns gekommen, wo es geus heißt, ausgesprochen Gös. So hießen die Kämpfer in dem Unabhängigkeitskriege der Niederländer gegen Spanien. Das Wort bedeutet Bettler. Als die 300 Verbündeten am 5. April 1566 zu Brüssel der Regentin Margarethe ihre Bittschrift überreichten und diese sich zu entfärben schien, flüsterte ihr der Graf von Barlaimont zu, sie solle sich vor einem Haufen Bettler (gueux) nicht fürchten. Dessen eingedenk trank man sich alsbald darauf bei der Tafel unter diesem Namen zu, und: es leben die Geusen! wurde mit allgemeinem Geschrei des Beifalls gerufen. Nach aufgehobener Tafel erschien der Graf von

Brederode mit einer Betteltasche und bald waren alle mit solchen versehen. Das Dasein seiner Beschützer mußte dem Volke versinnlicht und der Eifer der Partei durch ein sichtbares Zeichen in Athem erhalten werden; dazu war kein besseres Mittel, als diesen Namen der Geusen öffentlich zur Schau zu tragen und die Zeichen der Verbrüderung davon zu entlehnen. In wenig Tagen wimmelte die Stadt Brüssel von aschgrauen Kleidern, wie man sie an Bettelmönchen und Büßenden sah. Die ganze Familie mit dem Hausgesinde eines Verschworenen warf sich in die Ordenstracht. Einige führten hölzerne Schüsseln mit dünnem Silberblech überzogen, eben solche Becher, oder auch Messer, den ganzen Hausrat der Bettlerzunft, an den Hüten oder liessen sie an dem Gürtel herunterhängen. Um den Hals hingen sie eine goldene oder silberne Münze, nachher der Geusenpfennig genannnt, deren eine Seite das Brustbild des Könige zeigte, mit der Inschrift: „Dem Könige getreu." Auf der andern sah man zwei zusammengefaltete Hände, die eine Provianttasche hielten, mit den Worten: „bis zum Bettelsack." Daher schreibt sich der Name der Geusen, den nachher in den Niederlanden alle diejenigen trugen, welche vom Papsttum abfielen und die Waffen gegen den König ergriffen. (Schiller.) Oft wurden sie auch watergeusen genannt wegen ihrer Tüchtigkeit zu Wasser. Leute die so sehr auf äußerliche Abzeichen hielten, hatten gewiß auch ein solches, oder mehrere in der Flagge die sie führten. In der Tat erfahren wir, daß es in jenen kriegerischen Tagen bei den Geusen eine Flagge gab mit drei P., die bedeuteten „Pugno Pro Patria." — Bekanntlich fing der eigentliche Krieg mit der Einnahme der Festung Briel durch die Geusen an. Davon lesen wir: „Lorsque le Comte de la Marc vint devant la Brille avex ses vaisseaux il portoit dix deniers dans son Pavillon, pour marquer qu'il venoit s'oposer à la levée du dixiéme denier que le Duc d'Albe vouloit exiger." Es werden die Geusen in ihrem Stolz und Trotz auch noch andere ihrer Abzeichen in der Flagge geführt haben. Nach ihnen sahen Leute, die den Namen Geusen als einen Ehrennamen ansahen, mit Begeisterung. Wäre es da ein Wunder, wenn die Flagge, die Geusenzeichen trug, selbst geus genannt worden wäre? Und wirklich belehrt uns Aubin, daß die Bugflagge zu seiner Zeit, Ende des sechzehnten Jahrhunderts, geus geheißen hat, (wie sie denn auch noch jetzt so heißt). Sonst werden wohl die Leute nach ihrer Flagge

genannt, hier finden wir den umgekehrten Fall, daß die Flagge nach den Leuten heißt. Daß aber grade die Bugflagge den Namen der Geusen führt, mag zufällig sein, kann aber auch irgend einen besonderen geschichtlichen Grund haben und dürfte mit dem Umstande zusammenhängen, daß überhaupt in jenen Tagen die Bugflagge häufiger als heute gesetzt ward. Und die Geusen werden sie nach dem was wir von ihnen gehört haben nicht weniger, sondern mehr als andere Leute geführt haben. — Man hört den oberen inneren Teil der Kriegsflagge, welcher die Gösch ausmacht, auch wohl Jack nennen. Das kommt von der englischen Bezeichnung „Union Jack" für dieses Feld. „The union or union flag of Britain, the national banner of the United kingdom, is formed by the union of the cross of St. George (red on a white ground), the diagonal cross or saltire of St. Andrew (white on a blue ground), and the diagonal cross of St. Patrick (red on a white ground)"; stellt also die Union zwischen England, Schottland und Irland dar. Jack aber ist im Englischen eine populäre Form für James (vom französischen Jacques, Jakob), eine so populäre, daß sie in unzähligen Wendungen, Bedeutungen Zusammensetzungen und sprichwörtlichen Redensarten gebraucht wird. Union Jack aber „was named after James I, under whose direction the first union flag was constructed and who signed his name Jacques." Wobei zu bemerken ist, daß es in den Zeiten schwerer innerer Kämpfe auch eine Flagge gab, die union flag hieß, rot mit der Inschrift: „For the protestant religion And the Liberty of England"; es war also nichts Ungewöhnliches, daß man die Flagge in Zeichen oder Worten zu denen reden ließ, die unter ihr fuhren.

**Granate,** die, modernes Geschoß von zerstörender Wirkung, namentlich durch sein Zersplittern. Es kommen sprachlich vier ziemlich gleichlautende Wörter in Betracht: 1. Granat als Baum; 2. Granat als Edelstein; 3. Granat als Geschoß; 4. Granat als Seekrustentier. Davon kommen die ersten drei von granum, das Korn; 1. wegen der vielen Körner die die Frucht, der Granatapfel, enthält; (Granáda, die Stadt der Granatbäume). 2. wegen der körnigen Beschaffenheit; 3. wegen der in ihnen enthaltenen Pulverkörner; 4. aber hat dagegen den Namen von den beiden langen Fühlhörnern, die genau aussehen wie (Gersten-)Grannen. Was die Granate, die hier allein weiter in Betracht kommt, an-

geht, so ist bekannt, dass sie ursprünglich nicht aus Kanonen geschossen, sondern als Handgranate mit der Hand unter die Feinde geworfen wurde. Der Mann, der dieses immerhin nicht ungefährliche Geschäft zu besorgen hatte, mußte ein alter, erprobter, kaltblütiger Soldat sein; er führte von seinem Geschäft den Namen Grenadier, so daß derselbe also ursprünglich für einen Soldaten, der keine Handgranaten warf, eine Auszeichnung, ähnlich wie Gardist, sein sollte.

**Gräting,** die. Ein Gestell von unter einander übers Kreuz verbundenen Latten, von dem das Wasser bequem abfliesst, überall da angebracht wo Leute an Bord lange stehen sollen, damit sie trocken stehen, am Ruder, am Fallreep etc. etc. Ein aus dem Lateinischen stammendes, mit niederdeutscher Endung versehenes, englisch ausgesprochenes Wort. Lat. crates, Korb, heißt althochdeutsch cratto und chrezzo, Geflecht, Korbgeflecht (noch jetzt in Hochdeutschland Keez = Kiepe). (Auch die Form grede kommt für Unterlager für Waren vor; diese vielleicht aber, weil das Wort auch Stufe und Treppe bedeutet doch wohl vom lat. gradus). Aus dem Diminitivum von crates, craticola, entstand das französische grille, Rost, Gitter, italienisch gretola, Stäbchen des Käfigs. Niederländisch kratte = Korb; littauisch Kratis, Gitter und Kratelis, Rost. Sehr früh traten an die Stelle von crates Formen mit anlautender Media, mittellateinisch grates, graticula, italienisch grata, Flechtwerk, Gatter, Rost; spanisch gradilla, Rost; englisch grate (daher cradle Korb, Flechtwerk (geflochtene Wiege). Bedenkt man, dass Gräting auch eine Vorrichtung ist, die vor Türen liegt, damit man, ehe man eintritt, die Füsse daran reinige, und dass an Stelle des einem Geflecht nicht unähnlichen Holzgitters vielfach wirkliches Reisig-Geflecht tritt, (ja, dass heute noch in manchen Gegenden Deutschlands in ärmlichen Verhältnissen einfach ein Zweig Tannenreisig vor die Tür gelegt wird) so ist die Bedeutungsentwickelung ohne weiteres einleuchtend. — Die deutschen Eisenarbeiter nennen Gräting die Gittertür eines Ofens, also ganz im Sinne von Rost.

**Groden,** der, heißt in Ostfriesland und Oldenburg ein bereits grün bewachsenes, durch Buhnen, Schlengen etc. etc. dem Meere abgewonnenes Land, und zwar eigentlich aussendeichs, doch behält es den Namen auch wenn es nachher eingedeicht wird, so daß manchmal von einem Groden die Rede ist da wo gar

kein Deich mehr zu sehen ist; nordfriesisch Koog, (könnte Cuxhaven wohl gleich Koogshaven sein?), westlich der Ems Polder. Es kommt — vergl. Crew — vom friesischen groya, groien = crescere, wachsen, eigentlich grünen. Es muss ja grün werden was wachsen soll. In der Edda heißt poetisch die Erde groandi, die „Grünende." Gothisch gras = Gras, altsächsisch und althochdeutsch gras, gehören hierher, ablautend mit dem mittelhochdeutschen gruose, junger Trieb der Pflanzen; die indogermanische Wurzel ist ghro, vergl. das lateinische gramen, Gras; griechisch chloros, grün, welches wohl eine Dissimilation aus chroros ist. Früher hatte man für Groden auch die Form groenden; die Tossenser groenden in Butjadingen werden im J. 1566 in Verhandlungen über das Spatenrecht genannt.

**Grog,** der, das bekannte Getränk, ursprünglich nur aus Rum und Wasser gemischt. „From „Old Grog", a nickname given to Admiral Vernon, who introduced the beverage, from his wearing a grogram cloak in rough weather." Von anderer Seite wird einleuchtender behauptet, das Wort stamme vom Admiral Sir Evans W. Grog her, der Ende des 18. Jahrhunderts zuerst den Matrosen den Rum mit Wasser gemischt allowanceweise verabreichen ließ. Das mag diesen schlecht gefallen haben und um ihrem Mißfallen Ausdruck zu geben nannten sie das so wenig kräftige Getränk mit dem Namen seines Erfinders; sie sahen es eben als eine Verschlechterung des Rums, nicht als eine Verbesserung des Wassers an. Wie leicht Getränknamen sich einbürgern ist bekannt, man braucht nur an den Pariser „Bock" zu denken. Selbst Wörter, die bisher einen ganz anderen Sinn hatten, nehmen in manchem Munde ausschließlich den eines Getränkes an: Korn, Kümmel, Benediktiner. Sekt war sonst immer der „trockene" spanische Wein, den Sir John Falstaff zu gerne trank und hat erst durch den berühmten Schauspieler Devrient die Bedeutung von Champagner erhalten. Über allowance s. Launs.

**Grossmast,** der, auf Vollschiffen oder Barken der mittelste, größte, meist auch höchste Mast; ein sehr wichtiges Ding für ein Segelschiff. Was der Erste Offizier unter den Offizieren ist, das ist der Großmast unter den Masten. Geht doch auch, nach dem seemännischen Sprichwort, der Erste Offizier nur in Begleitung des Grossmastes von Bord. — Alles was an Segel, Tauen u. dgl. an Bord mehrfach, nämlich für jeden Mast besonders vorhanden

ist, wird nach dem Mast benannt zu dem es gehört, und zwar durch Vorsetzen des Namens des betreffenden Mastes, also Großmarsrahe, Großrahe, Großbramstenge, Großmars, Großrüst u. s. w. Alles sich auf den Großmast Beziehende wird unter der Bezeichnung „Großtop" zusammengefaßt, wie alles auf den Kreuzmast Bezügliche „Kreuztop" heißt; Focktop wird jedoch nicht gesagt, weil hier auch noch das ganze Vorgeschirr in Betracht kommt; man sagt statt dessen „Vortop". — Abweichend von der übrigen Benennung der Segel heißt das unterste derselben am Großmast: **Grosssegel.**

**Grummetstropp,** der, ein runder Stropp, aus einem Kardeel vom aufgedrehten Stück eines (bereits gebrauchten, alten) Taues. Es hat dieses Grummet mit dem Grummet = Grünmaht, dem zarten Schnitt des (nur grünenden, nicht wie beim ersten blühenden) Grases wohl nichts zu tun, wiewohl man diesen auch als „Überbleibsel" bezeichnen könnte, und wiewohl auch unser Grummet nach dem Material genannt wird aus dem man ihn anfertigt. Es gibt nämlich ein niederdeutsches Wort grumm = Schutt, Zerriebenes, und eine Mehrzahl grumpen = Stücke, Brocken, Zerbröckeltes, also auch Auseinandergeteiltes, besonders aber auch Überbleibsel. Das niederländische grommen, die Eingeweide ausnehmen, hängt damit zusammen. Und eben ein auseinandergedrehtes, übrig gebliebenes Stück Tau, dem die Kardeele wie Eingeweide aus dem Leibe geholt sind, wird zu einem Grummetstropp benützt, und es kann dazu um so eher altes Tauwerk genommen werden, als ein solcher nichts weiter zu halten, sondern nur zu verhüten hat, dass an den betreffenden Stellen die Takelage schamfilt.

**Grund,** der, wird in der Seemannsprache hauptsächlich im Sinne von Meeresboden gebraucht. Beim Lothen mit dem Handloth hört man den damit beauftragten Matrosen oft genug aussingen: „15 Meter und keinen Grund!" Eine wichtige Sache ist es, mit dem grossen Loth den Meeresgrund auf seine Beschaffenheit zu untersuchen. Zu diesem Zwecke wird das Lot mit Talg bestrichen, die Erde die dann daran hängen bleibt, wenn es den Meeresgrund berührt, ist eine Grundprobe, je nach ihren Bestandteilen aus Sand, Muscheln oder dergl. hat man unter Umständen einen gewissen Anhaltspunkt für die Gegend in der sich das Schiff befindet. — Sonst ist der Seemann ängstlich bemüht,

eine „gründliche“ Berührung zu vermeiden, nicht nur weil es überhaupt gefährlich ist, wenn das Schiff auf Grund kommt, sondern es steckt offenbar den Seeleuten noch eine Scheu davor im Blute von den Zeiten her, da es Rechtens war, dass ein Schiff mitsamt seiner Ladung dem verfiel, dessen Grund es berührt hatte. Ein barbarisches Recht, oder vielmehr Unrecht, diese grundroringe, das Grundrührrecht, das sich übrigens nicht nur auf Schiffe und die See beschränkte, sondern auch von anderen Fahrzeugen auf dem festen Lande galt. So konnte es vorkommen, daß einer mit seinem Wagen über eine Brücke fahren wollte und wegen schlechten Zustandes derselben umwarf; dann wurde nicht der, der die Brücke hätte bauen und bessern sollen, bestraft, sondern der Fuhrmann, und zwar durch Beschlagnahme des Wagens samt der Ladung. Karl V. (peinliche Halsgerichtsordnung, Art. 218) schaffte dieses „Recht“ ab.

**Grünes Licht** s. Laterne.

**Gut,** das. Die Takelage, das gesamte Tauwerk an Bord heißt mit dem Sammelnamen „Gut“; wird aber dann auch in „stehendes Gut“, „laufendes Gut“, Reservegut u. s. w. unterschieden. — „Gut“ heißt auch die Gesamtheit der geladenen oder zu ladenden Güter. Bestehen diese aus Kisten, Fässern, Ballen und dergl., so spricht man von Stückgut, während Korn, Kohlen, Salz u. s. w. Stürzgut ausmachen.

---

# H.

**h.** s. a. m.

**Haartuch**, das, ist grobes, haarenes Tuch, das in der Gestalt von Läufern an Deck gelegt wird wenn man Geschosse mannt, damit möglichst jeder Stoß vermieden werde. Die sprachliche Erklärung muß mit zwei Wörtern rechnen, mit Haar in der Bedeutung Menschenhaar, Pferdehaar, und einem veralteten Haar das Flachs bedeutete, (in Flachshaar kommen die beiden zusammen). Doch ist Haartuch nicht von Flachs, sondern der Name Haar muß auch für Werg in Gebrauch gewesen sein, denn aus Werg war das härene Tuch ursprünglich gefertigt; englisch hards = Werg.

**Hackbord** = Heckbord, s. Heck.

**Hafen,** der, kommt von haben = halten, ist also ein Ort wo das Schiff gehalten wird, ein (sicherer, bequemer) Halteort. Zu vergleichen ist das althochdeutsche hafjan, heffjan = heben, aufheben, Grundbedeutung: fassen, greifen, halten, behalten, lateinisch capere. So ist also Hafen = Topf dasselbe Wort, ein Gefäß, das etwas enthält. Auch Hof ist nahe verwandt, und ists also im Grunde ein Streit um des Kaisers Bart wenn darüber gestritten wird, ob ein Wort wie Marienhafe eigentlich Marienhof oder Marienhafen zu deuten sei. Die niederdeutsche Schreibweise ist Haven. Es war also eine Anerkennung des niederdeutschen Wesens der Seemannssprache als König Wilhelm I. befahl, den am 17. Juni 1869 nach ihm getauften neuen Kriegshafen Wilhelmshaven mit einem v zu schreiben. (Otfried, ein Mann aus Franken, in Weißenburg 868 seinen „Krist" schreibend, hat zuerst, und zwar nur im Inlaute, das v angewandt anstatt f). — Das englische harbour hat mit unserem Hafen nichts zu tun, ist vielmehr dasselbe wie das deutsche „Herberge", ein Platz, wo ein Heer sein Nachtlager aufschlug. Dagegen ist Kabel mit unserm Worte einer Abstammung. In der Edda hat das Wort hafn noch so sehr den Begriff haben uud halten, daß es nicht nur Besitz („Habe") und Hafen, sondern auch die Schiffsmannschaft bedeutet, die Mannschaft die das Schiff enthält, skipshofn. — Das französische havre ist noch umstritten; die Aspiration deutet auf deutschen Ursprung. Da aber ein spanisches und portugiesisches abra = Hafen vorhanden ist, so ist man hierfür auf das keltische aber in Ortsnamen zurückgegangen, welches Flußmündung, auch das Zusammentreffen einer solchen mit einem Hafen bedeutet. Es wäre aber noch eher denkbar, daß die Spanier das ihnen ohnehin ungelegene h einfach fallen ließen.

**Hafengeld,** das, ist eine an den Staat zu entrichtende Abgabe, die, je nach ihrer Größe verschieden, ein und ausgehenden Schiffen für Benützung der Einrichtungen, als da sind Bollwerke, Kajen, Bojen, Tonnen, Leuchtfeuer eines Hafens, berechnet werden.

**Hafenkapitän,** der, ist der Offizier, gewöhnlich ein zur Disposition gestellter Seeoffizier, der die Aufsicht über den Hafen hat, der auch besonders die Ordnung und Reihenfolge der im Hafen liegenden Schiffe bestimmt, das Aus- und Einlaufen regelt, die Arbeiten beim Durchschleusen und überhaupt den ganzen

Schleusenbetrieb leitet, die Deiche im Auge zu halten, bei Sturmfluten auf seinem Posten zu sein hat u. dergl. Wo es sich nicht um einen Kriegshafen handelt, heißt der entsprechende Beamte **Hafenmeister.**

**Hafenwache,** die. 1. Die Wache die an Bord der Kriegsschiffe im Hafen gegangen wird im Gegensatz zur Seewache, zwar länger wie diese, nämlich einen ganzen Tag dauernd, aber nicht so verantwortungsvoll und daher minder anstrengend. 2. Die Hafenpolizei, ihr Wachthaus am Hafen und ihr Polizeiboot auf dem Hafen.

**Hafenzeit,** ist die Zeit zu der ein bestimmter Hafen Hochwasser hat. „Die Verzeichnisse der bekannten Hafenzeiten geben unmittelbar nur die Zeitpunkte des Hochwassers an Neu- und Vollmondstagen. Für die übrigen Tage müssen also im erforderlichen Falle die Tidestunden durch Rechnung gefunden werden. Der Hauptpunkt dieser Rechnung ist die tägliche Verspätung des Mondes, d. h. der Zeitunterschied zwischen seiner Kulmination und derjenigen der Sonne, weil sich demgemäß . . . . auch die Tidestunden ändern. Die genaue Berechnung kann nur mit Hülfe nautischer Kalender oder astronomischer Ephemeriden geschehen." (Bobrik, Seefahrtskunde I 161.)

**Haff,** das. Kurisches Haff, Frisches Haff, Pommersches Haff, die drei großen Strandseen an der Küste der Ostsee. Haff heißt eigentlich Meer; angelsächsisch haef, nordisch haf, mittelniederdeutsch haf; 1255: „The bruthere (des Ordens) geven vri that haf und then strand to allerhande donde." „Se vurden de Konynge to schepe auer dat wilde haf." Hamb. Chron. — Dieses Wort mit dieser Bedeutung kommt dem Sprachforscher ziemlich unbequem, denn Hafen paßt so schön zu haben, da aber Haff Meer bedeutet, so wird diese Verwandschaft schwankend. Kluge, Etym. Wörterbuch, 5. Auflage S. 150 sagt darüber: „Da man keine ursprüngliche Verschiedenheit von Worten für **Hafen** und **Meer** anzunehmen braucht und da jedenfalls die Bedeutung „Hafen" aus der Bedeutung „Meer" abgeleitet ist — das Umgekehrte wäre wohl nicht denkbar — so wird die unter Hafen gegebene gewöhnliche Annahme, Hafen sei eigentlich „Behälter," problematisch. Wahrscheinlich ist also **Hafen** etwa „marina" im Sinne von „statio marina" zu deuten. Angelsächsisches haef „Meer" als „sich erhebendes" im Sinne von lateinischem altum („hohe See") zu

**heben** (Wurzel haf, vorgermanisch kap) zu ziehen, ist nicht unmöglich, aber kaum wahrscheinlich." Doch hat letzteres sehr viel für sich, wenn man bedenkt, wie gern heut noch der niederdeutsche Seemann von der „hohen See" spricht und sich der Wendungen bedient wie „auf der Höhe von", „Hochseeschiff". Das Meer stellt sich nicht nur in dichterischer Sprache als etwas „Erhabenes" dar, es ist in der That etwas für das Auge des Beschauers „sich Erhebendes", einerlei ob er am Strande steht, ob an Bord eines Schiffes, oder etwa auf dem Kraterwall des Pics von Tenerifa. Wer je auf diesem gestanden hat, wird es nie vergessen, wie ringsumher das Meer so hoch aufsteigt, daß man auf einer Höhe von beinahe viertausend Metern das Gefühl hat, die Kimm liege einem grade gegenüber auf gleicher Höhe.

**Hahnepot,** die, ist ein von einem bestimmten Punkte aus in verschiedene Zweige auseinander gehendes Tau, sei es zur Verteilung einer Last indem man die Angriffspunkte vermehrt, sei es zum Schutze einer dem Schamfilen ausgesetzten Stelle. Der Name kommt von der Ähnlichkeit mit einem Hahnenfuß. Die Sache ist im Grunde dieselbe wie die unter Spinnekopf behandelte. Doch geht beim Piekfall das eine Tau nur in zwei Arme, die die Gaffel tragen, aus einander.

**Haken,** der, ist in der Seemannschaft wie in vielen anderen Zweigen menschlicher Tätigkeit ein vielgebrauchtes unentbehrliches Ding und kommt in unzähligen Fällen zur Anwendung. Sprachlich bedürfen indessen kaum zwei oder drei ein Wort der Erklärung. Etwa Kenterhaken; ein Haken mit einer Stange daran, dazu dienend Balken zu kentern, d. h. durch umkanten weiter fort zu bewegen. Enterhaken wurden, als überhaupt noch geentert wurde, zum Heranholen und Festhalten des feindlichen Schiffes verwandt. Bootshaken ist der Haken mit längerer, dünner Stange daran, mit dem ein abfahrendes Boot abgesetzt, ein landendes angelegt, d. h. ans Schiff, ans Bollwerk, an die Treppe herangeholt wird. Für Kenterhaken hört man eben so oft Kanthaken.

**Halbstocks** oder **Halbmast** sind zwei Adverbia als nähere Bestimmung zu den Zeitwörtern holen oder hissen. Die Flagge nämlich wird Halbstocks oder Halbmast geholt oder gehisst zum Zeichen der Trauer, sei es daß ein hervorragender Toter am Lande geehrt werden soll, sei es daß ein Gestorbener sich an Bord befindet. Früher wurden auch die Marssegel nur auf halber

Höhe geführt an Bord eines Schiffes, auf dem sich die Leiche eines Offiziers befand. Vor Zeiten, vergl. Gösch, wo man mit Flaggen größeren Aufwand trieb, als heute, und wo ihre Farbe und Form noch nicht so genau vorgeschrieben waren, es auch noch keine festen Salut- und Flaggenvorschriften gab, wurden je nach Gefühl und Vermögen mancherlei Flaggehrungen gewährt. „Lorsque Witte Cornelesz. de Wit, Vice-amiral de Hollande fut tué dans la batalile du passage du Sond, qui se donna entre les Suédois et les Hollandois l'an 1658 et que les Hollandois gagnérent, aïant forcé le passage, le vaisseau de ce Vice-amiral périt dans le tems que les Suédois s'en rendoient maîtres, et il ne leur en resta que le corps de Witte de Wit. Le roi de Suéde fit revêtir ce corps de satin blanc; fit couvrir son cercüeil d'un magnifique drap mortuaire avec les armes du défunt; le fit mettre dans une galiote painte de noir, où il n'y avoit pour pavillons que des flames noires, et le renvoia au Lieutenant-Vice-amiral Général de Wassenaar, ou d'Opdam.“ Die Leiche mit der Nationalflagge zu bedecken war damals noch nicht üblich; dagegegen wurden bereits in einem Leichenzuge am Lande die Fahnen mit schwarzem Flor umwunden. „Im Jahre 1629 ward die Admiral-Lieutenants-Stelle von Holland offen, durch den Tod des Herrn von der Leck, und dieweil nunmehr auch Dorp (der sonsten die Flotte auf der Flämischen Küsten als General kommandiert hatte) in dem Lager zu Felde gebraucht ward, und derhalben notwendig ein Admiral zur See gehn müßte, hat der Herr Printz von Uranien Peter Heyn, der wegen so vieler stattlichen Taten in grosser Achtung war, dazu erwehlet. Dieses war nun der höchte Ruhm, den er allhier zu Lande erlangen kunte, er hat ihn aber nicht lange besessen und genossen, denn als er vor Duynkirchen lag, und nun vor hatte dasselbige Behältniß und zugleich das alte Raubnest zu stopfen, gerieth er mit den Duynkirchern in ein heftiges Gefechte, in welchem er dreyn von deß Feindes Schiffen eroberte, es wolte aber das Unglück, daß er im Anfang des Treffens durch eine große Stuckkugel benebenst dem Kapitän Blom, zu großer Betrübniß meist aller Einwohner getroffen und erschossen ward. Sein Leichnam ward auf den vierdten Julii mit einem grossen Zulauf von Menschen begraben. Vor der Leiche gingen zween Fahnen Bürger in Trauerwaffen, und hatten ihre Koller mit schwartzen Bändern besetzet, die

Fahnen mit schwartzen Band aufgewunden, wie auch die Trommeln mit schwarzem Tuch überzogen, die Musqueten unter den Armen tragend; und die Picken nachschleppend. Darauf folgeten, diejenigen so die Waffen und Kriegsgereitschafft trugen, welche alle Seekapitäne dieses Landes waren. Hauptmann Liedekerken trug das Wappen. Capitain Bornon, der älteste von den See-Capitainen ward das Casquet oder Helm angetragen, damit vor der Leiche herzugehen, weil er aber zu ohnmächtig war solches zu thun, alss der seine Gliedmassen in deß Landes-diensten verlohren hatte, ward solches Evert Antonissen von Amsterdam anbefohlen. Darnach folgete die Leiche, unter einer Decke, die von allen See-Capitainen, die zu Lande waren, getragen ward". . . . („Durchl. Seehelden") Die romanischen Seefahrer brassen auch zum Zeichen der Trauer, besonders am Karfreitag, ihre Rahen über Kreuz, d. h. so, daß die einen nach vorn die andern nach hinten weisen. Natürlich kann Halbstocks die Flagge nur gesetzt werden wenn sie wirklich an einem Stock, Flaggenstock, geführt wird, sonst weht sie halbmast, und wenn sie an der Besansgaffel fährt heißt das betreffende Kommando: „Flagge halb!" — Ein seemännisches Auge wird am Lande oft dadurch verletzt, daß es an Freudentagen Flaggen sehen muß, die nicht ganz vorgeholt sind. Das sieht dann wie Halbstocks aus oder erinnert doch wenigstens daran und macht daher den Eindruck einer Trauerkundgebung. Um dieses zu vermeiden sollten auch die Flaggenstangen so gestaltet sein, daß über den Knopf, bis zu dem die Flagge gehißt wird, keinerlei Verzierung hinausragt, auch keine Kaiserkrone; die gehört da nicht hin.

**Hals,** der, Mehrzahl die Halsen; so heissen die unteren Ecken der Untersegel und die vorderen Ecken der Stagsegel, Schratsegel und Bootssegel; so heißen auch die daran befestigten Taue mit denen die Untersegel nach vorne geholt werden und (an der Luvseite) steif gesetzt werden, (während die an gleicher Stelle angebrachten Schooten das Segel nach hinten zu festhalten). Bei Besansegeln, Stagsegeln etc. etc. wird der Hals allerdings „geholt", aber die Vermutung Breusings, der Name des Halses käme von diesem Holen oder Halen, ist doch nicht nahe liegend genug. Jedenfalls liegt die gewöhnliche Bedeutung von Hals viel näher und genügt zur Erklärung vollständig. Der Hals bildet ja nicht bloß das kürzere oder längere bewegliche Verbindungsglied

zwischen Kopf und Schultern, sondern auch an leblosen Dingen das dünne, lange, grade oder gebogene, vorgestreckte Ende; man denke an den Hals einer Flasche, einer Kanne, eines Ankers. Und das Tau am Hals des Segels dürfen wir um so eher Hals nennen als ein mittelhochdeutsches Halse auch ein Tau bedeutete, nämlich den Strick, die Leine (oder den Riemen) der Leithunde, der ihnen, um sie zu führen, um den Hals gelegt wird. Das ergibt ein ganz ähnliches Bild. Im Angelsächsischen ward der Bug sehr sinnreich und treffend, namentlich bei der damaligen Bauart des Vorstevens, heals genannt; dichterisch (Beówulf) fâmig-heals, auch flota fâmig-heals, das schaumhalsige Schiff; jedenfalls schöner wie fâmig-bord, Schaumbord. — Das Auge, (die Öffnung, das Loch im Segel) durch welches bei Gaffel- und Topsegeln der Hals am Mast befestigt wird, heißt **Halsauge.** Die Öffnung in der Bordwand — sei es an Steuerbord, sei es an Backbord — durch welche der Großsegelshals in das Schiff führt, heißt **Halsgat;** dieses liegt, wenn die Rahen beim Winde gebraßt sind, lotrecht unter der Nock der Großrahe.

**Halsen** unterscheidet sich von wenden, mit dem es die Bedeutung „umkehren“ gemein hat, dadurch, daß beim Wenden das Schiff durch den Wind gedreht wird, während man beim Halsen das Schiff so weit es überhaupt abfallen kann, abfallen läßt und es dann über den andern Bug wieder an den Wind bringt. Letzteres geschieht, weil dadurch viel gewonnenes Luv verloren geht, nur wenn entweder eine Wendung versagt (manche Schiffe sind wegen ihrer Bauart schwer durch den Wind zu bringen) oder in ganz schlechtem Wetter, bei Sturm und hoher See, wo sich das Wenden von selbst verbietet. Daraus folgt, daß man beim Aufkreuzen nicht halsen darf, wenn man etwas gewinnen will, sondern wenden muß. Beim Halsen müssen die Halsen besonders gut bedient werden und spielen eine so wichtige Rolle, daß es kein Wunder ist, wenn das ganze Manöver nach ihnen genannt ist.

**Halten** die See, heißt in See bleiben, auch wenn dieselbe sehr stürmisch wird. Es gehört dazu ein tüchtiges Schiff und eine brauchbare Besatzung. Kann ein Schiff die See nicht mehr halten, so muß es einen Hafen zu gewinnen suchen oder wenigstens irgendwo „unter Land“, d. h. im Schutze einer Küste ruhigeres Wasser aufsuchen.

**Hamen,** der. 1. In hochdeutschen Mundarten ein Angelhaken, aus dem Lateinischen stammend.

2. Ein ganz anderes Wort trotz der äußerlichen Gleichheit ist Hamen wie es in der Seemannssprache und überhaupt im Niederdeutschen gebraucht wird, nämlich für ein Netz zum Fischfang. Besonders häufig ist an der Nordseeküste der schufham, das Schiebnetz, ein Netz, das oben an einem starken mit einer langen Stange versehenen Reifen versehen ist und auf dem Grunde des Wassers hingeschoben wird. Das Wort hängt mit dem althochdeutschen hamo, Kleid, Decke, Hülle, Hemd, Sack, Beutel zusammen; über „Netzbeutel" mag der Weg zu Netz gegangen sein. Der Sinn ist jedenfalls klar, denn die Wurzel ham bedeutet umfassen, erfassen, in sich befassen, beschließen. Luther: „Da beschlossen sie eine grosse Menge Fische."

**Hand über Hand** an einem Tau holen oder dasselbe fieren, indem man immer mit einer Hand über die andere greift. Sehr wichtig ist es oft, daß das Fieren Hand über Hand geschehe, damit der zu fierende Gegenstand stets noch mit einer Hand festgehalten wird, das Tau also nicht schlieren und der Gegenstand nicht rauschen kann. Wer jemals Träger einen Sarg ins Grab senken sah, der mag wohl das Gefühl gehabt haben, die Seile könnten ihnen durch die Hand rutschen und der Sarg würde mit einem Ruck hinabfahren. Haben aber Seeleute die Stricke gefaßt, so kann man ruhig sein, denn sie lassen den Sarg „Hand über Hand" hinab.

**Handpferde,** die, sind in gewissen Abständen auf das Jackstag aufgestreifte Stroppen, die den aus- und einlegenden Bramrahegästen zum Festhalten mit den Händen dienen. Ein sonderbar gebildetes Wort. Die Pferde, die den Füßen unter der Rahe Halt gewähren, sind schon fälschlicherweise zu Pferden gestempelt worden, da sie doch mit solchen nichts zu thun haben, sondern dazu da sind, daß man auf sie peddet, tritt, was man bekanntlich mit dem Fuße besorgt, und nicht mit der Hand. Handpferd ist also ein Wort von Leuten gebildet, denen die eigentliche Bedeutung von (Fuß-) Pferd gänzlich unbewusst war.

**Handspake,** die, heißt ein mit der Hand regierbarer hölzerner Hebel, mit dem ein Spill gedreht, eine Kanone bewegt und allerlei sonstige Arbeit getan wird, wohl auch einmal die, die sonst mit einem tüchtigen Knüppel verrichtet wird. Es wird

z. B. eine Handspake einem gefangenen Haifisch, wenn er an Bord geholt und auf Deck gelegt ist, tief in den Rachen gestoßen, damit er nicht um sich beißen kann. — Das Ende der Spake, das für die Hand bestimmt ist, ist rund, das zum Einstecken der Spake in die vierkante Spillspur oder Geschützspur ist dementsprechend vierkant. Da im Mittelniederländischen die Formen spake und spaike nebeneinander vorkommen, so ist klar, daß Spake nichts anderes ist als Speiche, und wirklich hört man zuweilen anstatt Handspake Handspeiche sagen.

**Hansa,** die. Aubin hat die „villes anséatiques", welche zusammen „la Honze Theutonique" bildeten, auf holländisch als „Aanzeesteeden" (Anseestädte) bezeichnet; auch wenn die Hansastädte wirklich alle an der See gelegen hätten, würde diese Erklärung doch nur den Wert eines Kuriosums haben. Aber auch diejenigen dürften irren, welche das Wort von den Ansen ableiten. Allerdings nannten, wie schon Jornandes, der es wissen mußte, bezeugt, die Gothen ihre Vornehmen und Reichen so, als ob sie nicht bloß Menschen, sondern von den Asen abstammende Halbgötter wären, wie alle die gewaltigen nordischen Helden. I. Grimm sagt: „In der nordischen Mythologie gilt für den Begriff deus die Benennung âs. Dieser Name muß auch in Hochdeutschland und Sachsen früher allgemein gewesen sein," und zwar war er es in der althochdeutschen Form ans. Nun würde ja die Erklärung der Aspiration keine Mühe machen, aus ans kann leicht genug hans werden, aber so lange sich eine näherliegende Erklärung findet, darf man sich bei einer ferneren nicht beruhigen. Und sie findet sich in dem ebenfalls gothischen Worte hansa, welches Verein, Gesellschaft, Haufe, Menge, Abteilung, Schar bedeutet. Karl der Große gab einer von ihm zu Regensburg errichteten Vereinigung den Namen hans. Dann kommt freilich das Wort nicht eher wieder vor, als bis es 1127 in Flandern auftaucht, als ein in der Kaufmannschaft gebräuchliches für Handelsinnung und Eingangszoll. Die Bedeutung Eingangszoll mag von dem Gebrauch kommen, Eintrittsgeld beim Eintritt in einen Verein zu bezahlen, wie denn wirklich Hense oder Hanse auch das Geld hieß, das bei der Aufnahme in eine Hanse bezahlt wurde. In der Bedeutung Handelsinnung aber erscheint das Wort 1236 in Hamburg und verbreitet sich bald so, daß es im Jahre 1309 heißen konnte: „mercatorum societas, que vulgariter hanse dicitur."

Doch kämpft der weitere Begriff „Kaufmannshanse“ noch lange mit dem engeren „Innungshanse“. 1315: „si quis hanzam pistorum -Bäckerinnung-intraverit.“ 1345: „de der handwerken hanze winnet in der Stadt to Driburch, de dridde penninc is de unse.“ Also selbst in der Zeit, wo die Hansa schon in Blüte stand, war das Wort immer noch für eine gewöhnliche Handwerksinnung in Gebrauch. Kilian sagt allerdings, ein Hans sei ein „antecellens caeteros mortales fortuna et opibus,“ und die Hansen seien „magnates, optimates; Ansi sive Hansi Gothica lingua dicuntur ii, qui caeteros mortales fortuna et opibus antecellunt: heroum et semideorum conditioni proximi et humanae sortis terminos egressi,“ aber vorher hat er doch hans schlechtweg und kurz und bündig mit socius, collega übersetzt, was eben Genosse, Innungsgenosse bedeutet. Allerdings war die ursprüngliche Bedeutung mehr und mehr in den Hintergrund getreten, und mehr und mehr beschränkte sich das Wort darauf, der Name des großen Bundes der weltberühmten Handelsstädte zu sein, die allerdings einen „Verein, Haufen, eine Schar“ bildeten, die sich sehen lassen konnte. — In einer Urkunde des Erzbischofs Siegfried von Bremen aus dem Jahre 1181 kommt Hansa als Handelsabgabe vor, und in einer Urkunde, die Kaiser Friedrich Barbarossa ein Jahr vor dem Kreuzzuge, von dem er nicht zurückkehren sollte, ausgestellt hat, 1188, ist es in demselben Sinne gebraucht: „absque hansa et absque thelonio.“ Es war also jedenfalls ein in der Handelswelt sehr früh schon allgemein bekanntes und gebräuchliches Wort.

**Hängematte,** die, ist eine ziemlich gewagte Anlehnung an zwei deutsche Begriffe, hängen und Matte, die beide in dem ursprünglichen Worte nicht vorhanden sind. Es stammt aus Westindien und hieß da hamaca. So haben es mit der Sache die Spanier gefunden und in dieser Gestalt haben sie es übernommen, „a word of Indian origin. Columbus in the Narrative of his first voyage says: „„A great many Indians in canoes came to the ship to-day for the purpose of bartering their cotton, and „hamacas“ or nets in which they sleep.““ Daraus haben die Franzosen hamac gemacht. Bei der Übernahme ins Niederländische begann die volksetymologische Anlehnung an vorhandene Begriffe; die hamac hing; also ward eine hangmak daraus. Der deutsche Seemann hinwiederum konnte sich unter hang**mak** nichts Rechtes vor-

stellen und gestattete sich abermals eine kleine Andeutung an einen ihm geläufigen Begriff und machte unser Hänge**matte** daraus. Das konnte er um so eher, als im Laufe der Zeiten aus dem Netz ein Stück Segeltuch geworden war, das den Gedanken an eine Matte nicht abenteuerlich erscheinen ließ. Übrigens ist diese Schlafgelegenheit, die bei Kriegsschiffsmatrosen vorgeschrieben und bei Touristen neuerdings als Sport sehr in Aufnahme gekommen ist, bei unsern Zivilmatrosen bis jetzt erfolgreich auf Widerstand gestoßen; die schlafen nach wie vor in ihrer Koje, einem Bretterverschlag mit Strohsack und richtigem Bettzeug, wie es die Leute auf den Friedens- d. h. Kriegskoggen der Hansa auch noch taten, denn erst als man anfing (im 16. Jahrhundert) auch im Zwischendeck Kanonen aufzustellen, wurden, da zu ihrer Bedienung der Raum frei sein mußte, Hängematten, die eben damals von Indien her eindrangen, eingeführt. Und zwar scheinen es Seeräuber gewesen zu sein, die zuerst auf den Gedanken kamen, das ursprünglich an zwei Bäumen hängende Ding als Schlafgelegenheit an Bord aufzuhängen. 1702: les Flibustiers s'en servent pour y dormir lorsqu' ils sont en mer"; so wenig allgemein war also vor zweihundert Jahren der Gebrauch der Hängematten. Sogar das Wort war 1681 dem Verfasser des „Durchläuchtigsten Seehelden" als hochdeutsches noch ungeläufig, denn er schreibt von Indianern: „Wenn sie essen, so sitzen sie auff der Erden und wenn sie schlaffen, so tun sie solches in hangenden Decken, darunter sie des Nachts Feuer unter machen . . ."

**Hanger,** der, ist ursprünglich ein kurzes Ende eines dicken Taues, das um den Top des Mastes oder die Nock der Rahe gehängt wird und in dessen herunterhängendem Ende sich eine Kausch befindet, in die das Seitentakel des Mastes, das Nocktakel der Rahe, eingehängt wird. Es versteht sich von selbst, daß der Hanger des Mastes ebenso wie der der Rahe paarweise vorkommt. Jetzt nimmt man natürlich Drahttau dazu; Dick und Kretschmer: „Die Hanger des Fock- und Großmastes bestehen aus je einem kurzen Drahtende, in dessen Tampen Kauschen eingesplißt sind und in dessen Mitte ein auf den Top des Mastes passendes Auge eingebunden ist." So wird also der Hanger doppelt. Die beiden Hanger eines Tops haben dann vier Arme; die des Kreuztops aber sind einarmig.

**Harpune,** die, eine speerartige Waffe mit Widerhaken zum Harpunieren von Fischen; von der **haken**förmigen Gestalt so genannt, von der auch Harfe den Namen hat, wenn der nicht vielmehr von dem entsprechenden Zeitwort im Spanischen, Portugiesischen und Provençalischen arpar, französisch harper, packen, anhaken, reißen, zupfen („Zupfgeige") kommt, was aber in Bezug auf die sprachliche Verwandschaft nichts ändern würde. Spanisch heißt die Harpune arpon, portugiesisch arpao, französisch harpon. Über das hinzugekommene h im Anlaut, die Aspiration, vergl. die Bemerkung Willmanns unter Havarie.

**hart,** die eigentliche Bedeutung von hart ist „stark, fest." Sie kommt in dem seemännischen Kommando: „hart Backbord, hart Steuerbord, hart das Ruder!" zum Ausdruck, denn damit wird befohlen, daß das Ruder so stark wie möglich nach der betreffenden Seite hin gedreht, oder vielmehr, wie der Seemann noch immer, auch wenn ein Rad da ist, zu sagen pflegt, gelegt werden soll. Es erinnert der Gebrauch von „hart" noch an die Zeit der Pinne; diese wurden ja früher auch auf großen Schiffen allein zum Steuern gebraucht, und wenn es hieß „hart!" so wurde sie hart an die betreffende Bordwand heran gelegt.

**Havarie,** die, = Seeschaden an Schiff und Ladung, (oft auch übertragen und scherzhaft gebraucht, so daß z. B. ein Seemann zu einem kleinen Mädchen dessen Puppe entzwei ging, sagen kann: „Du hast wohl mit deiner Puppe Havarie gehabt"). Die Erklärung wird für die Engländer ziemlich schwierig weil zwei Wörter in einander spielen, die schwer auseinander zu halten sind, average im Sinne von Haverie und average im Sinne von Abschätzung, Durchschnitt, Verteilung; doch das ist ihre Sache. Für uns ist die Erklärung einfacher, wiewohl auch hier viel mit der Stange im Nebel herumgefahren worden ist. So ist z. B. (siehe „Bremer Wörterbuch") behauptet worden, es käme von averig, übrig, sei also das dem Kapitän überher bewilligte Geld, Zugabe, so daß für Havarie schließlich der Begriff Trinkgeld herauskäme. („Anno 1405 wurd dat Rahthues to Bremen gebuwet, do idt fullenbracht, gaff de Raht den Arbeiderluden averich tom besten 2 Schinken"). — Aber auch die Ableitung von Hafen, so daß Havarie ursprünglich Hafengeld wäre, erregt Bedenken. Wohl hat in den romanischen Sprachen das Wort diese Bedeutung, dazu auch noch die von Ausgangszoll, aber da das Niederdeutsche

sie nicht kennt, so ist schon aus diesem Grunde diese Erklärung durch Dietz mit Recht abgelehnt worden. Das Richtige wird sein, daß es von dem arabischen awar kommt, „gebrochen“, auf Waren bezogen: Beschädigung. Wahrscheinlich kam das Wort mit dem Handel nach italienischen Seestädten und wurde da romanisiert; italienisch und portugiesisch avaria, spanisch averia und haberia, französisch avarie, niederländisch avary, havary, alles = Schaden an Schiff und (oder) Ladung. Über das Hinzukommen des h spricht sich Wilmanns, Deutsche Grammatik I 72 aus. Nachdem er von dem Wegfallen des h gesprochen hat, sagt er: „Hinzugefügt ist h in heischen, althochdeutsch eiscôn (wohl unter dem Einfluß von heißen), vielleicht in heikel, ferner in einigen mundartlichen Wörtern und in den fremden Hartschier (it. arsiero), Hawarie (frz. avarie, it. avaria). In anderen wie Hoboë (frz. hautbois), Harpune (ndl. harpoen, frz. harpon), Harlekin (früher frz. harlegin, jetzt arlequin) ist das stumme Zeichen zum Laut erhoben.“ Wobei zu bemerken ist, daß das h in havarie doch am Ende im Gedanken an Hafen sich festgesetzt hat. — Havarie grosse oft auch bloß Grosse genannt, ist eigentlich nur „beträchtliche“ Havarie, hat sich aber zu einem bestimmten seerechtlichen Begriff herausgebildet. Wenn es aber heißt mettre de l'argent à la grosse, so hat das mit Havarie grosse nichts zu tun, sondern es ist dabei zu ergänzen (à la grosse) avanture, d. h. Geld auf Bodmerei geben. — Schon Kilian hat das Wort in beiden Gestalten des Niederländischen: haverye und averye = jactura sive damnum in mari.

**Heck,** das, ist der hinterste oberste Teil des Schiffsrumpfes und bedeutet einen eingehegten Raum, d. h. einen solchen, der an drei Seiten mit einem Heck (= Hag, Hecke, Zaun, Einfassung) umgeben ist. Das Bild wird deutlicher wenn man bedenkt, daß, ähnlich wie bei Schiffen mit einer Kampanje, früher das Hinterteil nicht mit einer festen, massiven Bordwand sondern nur mit Stützen (vergl. Reeling) umgeben war, die etwa wie Zaunpfähle, nur weiter aus einander, standen und unter einander mit Tauen oder Ketten verbunden zu werden pflegten. Verwandt ist hegen = schützen, da das Heck vor dem Überbordfallen oder vielmehr vor dem Inswasserfallen schützen soll. Im Nordfriesischen ist heck ein kleiner, abgemachter Teil vor den Fenstern. Das „Bremer Wörterbuch“ kennt hek als Zaun von Brettern, auch

Tür eines Zaunes, „Heckgatter“, Schlagbaum. In Holland ist es „een getralied — also ein gegittertes — afschutsel.“ Ostfriesisch hek, Einfriedigung, Gitter, Gitterwand, Gitterpforte. — **Heckbalken** heißt der Hauptquerbalken, der die beiden Hauptteile des Achterschiffes scheidet, den unteren oder Spiegel und den oberen oder das Heck. **Heckbord** ist der Rand, die Reeling des Hecks, zu dem sich oder zu der sich die ursprünglichen einfachen Stützen allmählich ausgewachsen haben. Schon früh gab es Schiffe mit besonders hohem oder sonst bedeutsamem Heck, wie eine Urkunde der Gräfin Margaretha von Flandern aus dem Jahre 1252 zeigt: „Navis que dicitur Hegboth, que habet retro anulos ferreos debet Comiti IIII denarios et feodatis quatuor denarios; sie vero retro anulos ferreos non habuerit debet Comiti duos denarios et feodatis duos denarios.“

**Heckanker,** s. Anker.

**Heckdavit,** s. Davit.

**Heissen,** s. hissen.

**Helgen,** s. Helling.

**Hellegat,** das, ein dunkler Raum ganz unten im Schiff in dem allerlei Material und Inventar aufbewahrt wird. Bootsmannshellegat, Zimmermannshellegat, Feuerwerkshellegat u. s. w. sind die Hellegats, wie die Mehrzahl des Wortes lautet, die unter der Verwaltung des betreffenden Deckoffiziers stehen. — Gat heißt Loch in allen hochdeutschen Bedeutungen, also auch, wie hier, im Sinne von: dunkler, kleiner Ort. Helle bedeutet etwas Ähnliches, nämlich einen (dunklen) Ort in dem man etwas verbergen, bergen, aufbewahren kann. Der richtige Sinn steckt in dem verwandten neuhochdeutschen **hehlen.** Dieser findet sich zwar auch in „Hölle“, aber ohne daß man sagen dürfte, daß Hölle auf die Bedeutung und Benennung unseres Helle eingewirkt hätte, die beiden stehen vielmehr selbständig neben einander, denn hel oder helle bedeutet im Niederdeutschen und besonders im Ostfriesischen sowohl Hölle, (altnordisch hel, die Todesgöttin, Totenreich, Reich der Hel, Unterwelt) als Ort wo man etwas birgt, als auch 1) Loch, Höhlung, Vertiefung, Spalt, Graben, Wasserleitung, 2) den unteren, in der Regel fensterlosen und dunklen Raum in der Mühle, der als Bergeraum für die Geräte dient, 3) den dunklen Raum unter dem Werktische der Schneider, worin die beim Zuschneiden abfallenden Tuchreste geworfen

werden, 4) das Aschenloch unter dem Herde zum Bergen der Asche, 5) unser Hellegat. Das — gat könnte also als tautologisch ganz wegfallen und der Sinn des Wortes bliebe derselbe. — Englisch hall; also ist Halle, was man kaum denken sollte, mit Hellegat nahe verwandt: Bergungsort.

**Heling,** die, ist ein Knoten oder Stek, mit dem zwei Taue an einander gebunden werden. Es gibt verschiedene Arten, die am elegantesten aussehende ist die Kreuzheling. Das deutsche Zeitwort halten, niederdeutsch holden, neigt, wie im Hochdeutschen so in verschiedenen anderen germanischen Sprachen stark nach e hin; „du hälst“; altsächsisch haldan, held; angelsächsisch healdan, heold, englisch hold, held, altnordisch halda, helt. Es steht daher zu vermuten, daß Heling eigentlich Helding hieß, einen Knoten der hält, der zwei Taue zusammenhält, bezeichnend.

**Helling,** die; eine zum Wasser geneigte Ebene auf einer Werft, auf der ein neues Schiff gebaut wird, geneigt, damit es, wenn es fertig ist, beim Stapellauf die schiefe Ebene hinab in sein Element gleiten kann. Oft wird Helling auch für Werft selbst gebraucht, da bei ihr sich allerlei Schiffbauvorrichtungen (siehe Lastadie) befinden. Kommt von hellen, einer Assimilisation vom niederdeutschen helden = hängen, Hang und Neigung haben, neigen, überhängen, eine schräge, abschüssige, schiefe Ebene bilden; althochdeutsch heldan, mittelhochdeutsch helden, hellen, altnordisch halla; althochdeutsch halda, mittelhochdeutsch halde = Halde, Bergeshalde, Bergesabhang; verwandt wohl auch hold und Huld, im Sinne von jemandem geneigt sein. Hierher gehört der Name des Hafens „de Helder“, Stadt auf der äußersten Spitze von Nordholland, deren Bewohner nicht in Helder, sondern „op den Helder“ wohnen, so daß die Herkunft des Wortes von helder in der allgemeinen Bedeutung „Land das der See zugeneigt ist“ sich von selbst ergibt. Und zwar ist Helder der sonstigen Bedeutung in Bezug auf die Lage außendeichs, auf den Seeanwuchs, auf die Fruchtbarkeit, genau dasselbe wie Groden, nur daß bei helder daran gedacht ist, daß das Neuland nach dem Deich zu ansteigt oder vielmehr nach der See zu abfällt, niedriger ist. Altfriesisch hilde = declivitas aggeris, helling der dijk. Im Jahre 1364 bekundet der Pastor Liuppold von Larrelt bei Emden einen Güterkauf: „Sunt autem predia infrascripta duo graminata in

Cornmede, tria graminata in liteka Helum" etc. etc., zu gleicher Zeit kommt auch die Form helliken schon vor. Upheldinge hieß mittelniederdeutsch das Letzte im Faß, die Neige, weil man, wenns aufs Letzte geht, das Faß auf die heldinge = Helling, Neigung, legt. Bremer Wörterbuch: „de Tunne ligt up der Helnge"; „van der Helnge drinken", von dem Rest aus dem Fasse trinken. Uhlenbeck, Gothisches Wörterbuch, vergleicht gothisch hallus, Fels (doch wohl auch im Sinne von Felsabhang) mit dem altnordischen hallr, Bergabhang, Fels, und setzt beide zu der indorgermanischen Wurzel *kel heben, emporragen, so daß die Helling also doch nicht von oben, sondern von unten her den Namen bekommen hätte, nicht von der schief abfallenden, sondern von der schief ansteigenden Ebene. Aubin 1702: abatre un vaisseau = een schip doen hellen om te Kiel-halen, wo also das Aufdieseiteneigen des Schiffs gemeint ist. Kilian hat den weiteren Begriff helling als schepwerf, navale, neben dem Zeitwort helden = inclinare.

**Helm,** der. 1. Als Kopfbedeckung mit Hülle und Hellegat verwandt, als Schutz, Verbergung des Hauptes.

2. Für Ruder gebraucht und in diesem Sinne gewöhnlich für ein englisches Wort gehalten. Es ist aber von jeher in Deutschland im Gebrauch gewesen und wird noch gebraucht. Die eigentliche Bedeutung ist Ruder**pinne.** Ostfriesisch helm, Ruder, Steuerruder, Steuer, Ruderpinne. Wangerländisch hellem-holt Ruderholz, Ruderstange, Holz oder Stange zum Steuern. Althochdeutsch halm, helm, manubrium, in jochhalm, mittelhochdeutsch giechholme, Riemen oder Seil am Joch zum Leiten, Lenken, Steuern der Rinder. Im Mittelniederdeutschen heißt helm Handgriff; daher ist Hellebarde gekommen, eigentlich helm-barde = heftesachs, Schwert mit langem Handgriff, und helm-exe. Zu beachten ist, daß auch im Englischen helm zunächst nur die Bedeutung Griff hat, handle, und daß man bei der Erklärung des Wortes von einem Rade, das an Stelle des Handgriffes, der Pinne, getreten ist, völlig absehen muß. — Die Verwandtschaft des gleichlautenden englischen und mittelniederdeutschen helve muß hier dahingestellt bleiben; möglich wäre es schon daß beiden dieselbe Wurzel zu Grunde läge mit der Bedeutung fassen, halten.

**Hennegat,** das, die Öffnung in der Gilling des Hecks in welcher der Kopf des Ruders in das Innere des Schiffes führt.

Damit das Seewasser nicht zugleich mit hineindringe, ist das Loch um den Kopf herum mit geteertem Segeltuch umkleidet. So kommt das Wort also nicht etwa von Henne = Hinten, wie angenommen worden ist, was es aber garnicht giebt; auch nicht von Hengegat, weil der Kopf des Ruders darin hinge, denn nicht der Kopf sondern das Ruder selbst hängt in den Fingerlingen, ich nehme vielmehr an, nach niederdeutschem Sprachgebrauch, besonders dem ostfriesischen, daß das Wort eigentlich Heinegat heißen muß, denn heinen heißt einfriedigen, umzäunen, umschließen, umgürten, umfriedigen; hein ist ein umschlossenes Gebiet und ist mit hegenschützen verwandt, so daß also ein Hennegat ein Gat ist, das durch einen Kranz von geteertem Segeltuch vor dem Einströmen des Wassers geschützt ist. Diese Erklärung paßt auch besonders gut für die Zusammensetzung **Henneschott,** die zwar etwas pleonastisch ist, da Schott schon allein etwas Schützendes bedeutet, aber dergleichen liebt die Sprache des Volkes, läßt sich wenigstens dadurch nicht stören, zumal gewöhnlich die Bedeutung des einen der beiden in der Zusammensetzung steckenden Wörter dem Bewußtsein entschwunden ist.

**Henneschott,** das, s. Hennegat.

**Hering**, der. Weil das a in dem scherzhaft gebrauchten „Harung“ sich in vielen germanischen und namentlich auch romanischen Sprachen immer wieder ernstlich vordrängt, so hat man auf Abstammung vom lateinischen halec, halex, Salzfisch, Salzlake geschlossen. Doornkaat, Ostfriesisches Wörterbuch II. 41 führt jedoch überzeugend aus: „Da dieser Fisch den Küstenbewohnern der Nordsee jedenfalls viel früher bekannt war, als sie mit den Römern in Berührung kamen und er gerade zu den am Häufigsten und in großen Mengen an unseren Küsten vorkommenden Fischen gehört, bezw. besonders im Frühjahr stets massenhaft in den aggen genannten Reusen auf den Watten gefangen wird und demnach auch wohl von Urzeiten her und lange vor Entstehung der Seeschiffahrt schon ein Hauptnahrungsmittel unserer Küstenbewohner bildete, so ist es viel wahrscheinlicher, daß häring ein ur-niederdeutsch-friesisches Wort ist . . . und von har, haer, her = Heer, Menge, Schaar abgeleitet wurde.“ — **Heringsbüse** s. Büse.

**Heuer,** die, das Geld, der Lohn den ein Seemann für seine

Dienste als Matrose empfängt, auch der Dienst selbst, z. B. Heuer auf einem Dampfer nehmen, sich auf eine Brigg verheuern. Das Wort ist eine Verhochdeutschung des niederdeutschen hür, das Miete in allen hochdeutschen Bedeutungen ist; hüren, mieten, ein Mädchen, eine Wohnung, ein Haus, (in Holland kann man sogar einen Ofen huuren). Im 17. Jahrhundert ist das Wort ins Hochdeutsche aufgenommen. Im Teuthonista heißt es huyren. Englisch hire, wie es sich denn in allen germanischen Sprachen und Mundarten findet, oft mit einem i anstatt des ü, so daß eine Verwandtschaft mit Heirat, früher Heurath, althochdeutsch hirat nicht unwahrscheinlich ist, (zu eines altdeutschen Mannes Hausgesinde gehörten alle Hausgenossen, die Diener, die Kinder, die Frau) und daß also die auch in Ostfriesland bekannte scherzhafte Redensart der Groninger: „de lange huur ingoan“, die lange Miete eingehen“, für sich verheiraten, einen tieferen Sinn hätte, als die meisten Groninger sich träumen lassen.

**Heuerbaas** s. Baas.

**Hielen, Hiel, Hieling,** die. Hiel oder Hieling heißt der Fuß des Mastes, der in einer Spur steht, und der Fuß der Stenge, in dem sich die Scheibe des Stengewindreeps und das Schloßgat befinden. So heißt auch das hinterste Ende des Kiels. Es steckt also beides in dem Worte: **unten** und **hinten**. Was sich nun unten und hinten am menschlichen Leibe befindet, das ist die **Ferse.** Und in der That heißt niederdeutsch und auch in hochdeutschen Mundarten die Ferse Hiel. Ostfriesisch hil, hile; wangerländisch hil, angelsächsisch hel, englisch heel, niederländisch hiel. Auch der Fuß der Spanten heißt Hiel. — Das Zeitwort hielen heißt ostfriesisch hilen und bedeutet up de hilen lopen, auf den Hacken oder Absetzen gehen; seemännisch aber bedeutet es **„nach hinten über hängen“,** so daß besonders hielen von einem Schiffe gesagt wird, das hinten tiefer liegt als vorne, bei dem also der Hiel des Kieles die hinterste und unterste Stelle ist, und man sagen kann, das Schiff läuft gleichsam auf den Hacken.

**Hieven** ist eigentlich kein deutsches Seemannswort, wurde auch früher von deutschen Seeleuten nicht gebraucht, es scheint vielmehr als ob es erst in den Anfangszeiten der preußischen Kriegsmarine von England herüber gekommen sei, vielleicht durch in England und Amerika ausgebildete Seekadetten. Im Englischen

spielt to heave eine große Rolle, (verwandt mit heben) besonders im Seemännischen: „to apply power to, as by means of a windlass, in order to pull or force in any direction; as, to heave a ship ahead, that is, to bring her forward when not under sail by means of cables or other appliance; to heave a ship astern, to cause her to recede; to heave op an anchor, to raise the anchor from the bottom of the sea." Hieven wird man am besten mit „durch Anwendung von Kraft heben und bewegen" wiedergeben.

**hissen,** hochziehen. Das „Handwörterbuch für technische Ausdrücke in der Kaiserlichen Marine," welches 1879 von der Kaiserlichen Admiralität herausgegeben worden ist, sagt dafür. „heißen" und fügt in Klammern bei „früher auch hissen." Aber das Wort muß auch jetzt noch hissen und nicht heißen heißen. Früher, im Mündungsdelta des Rheins rief der Bootsmann (s. Hochbootsmann) den Matrosen sein Ho! zu, aber weiter östlich an den Nordseeküsten von West- bis Nordfriesland lautete der Zuruf an die Matrosen, zugleich an einem Tau zu ziehen, anders. Das sind gerade die Gegenden, wo die Leute sich, weil sie so ungern den Mund auftun, die offenen Endsilben, die früher ihre Sprache so klangvoll machten, gründlich abgewöhnt haben. Selbst wenn sie wirklich einmal etwas sagen wollen, muß sich das Wort mühsam den Weg durch das Gehege der geschlossenen Lippen und Zähne suchen. So ist also hier nicht das offene freie Ho! zu erwarten, man ließ den Mund zu und benutzte mehr bequem als höflich dasselbe Geräusch, das man mit der Zunge macht, wenn man Hunde, Schweine oder Gänse hetzt, man erzeugte die langgezogene Sibilans wie sie die Gänse selbst auch erzeugen, und daraus entwickelte sich lautmalend der Naturlaut hissss! Daraus entstand das Zeitwort hissen. — In dem berühmten Teuthonista finden wir es als hysen, reizen, eine Schlange oder Gans; beim Kilianus als „hißen, hißchen, hitschen, hußen, sibilare, hetzen, instigare, agitare, Hunde auf den Wolf hetzen. Das Bremer Wörterbuch hat hisen und hiesen, warnt aber davor, diesen Schiffsausdruck mit hißen, hetzen, „den Hund up dat Swin hißen" zusammenzubringen. Eine Warnung die uns nicht abhalten kann, es dennoch zu tun. Denn wenn sowohl die Grundbedeutung als auch die Form beider Wörter dieselbe ist, wie kommen die Bremer Gelehrten dazu, zweierlei Wörter anzunehmen? Die höfliche Rücksicht, die den Menschen nicht mit

einem Tier vergleicht, übt die Sprache nicht; der Hund wird angetrieben, den Wolf zu fassen, der Matrose wird angetrieben das Tau zu fassen und daran zu holen, für beides sagt sie hissen. — Wenn nun infolge des Zurufes: „hiß, hiß!" an dem Tau geholt wird, das über eine an erhöhtem Punkte angebrachte Rolle läuft, so hat das zur Folge, daß der Gegenstand der an dem anderen Ende dieses Taues befestigt ist, in die Höhe geht. Dieses Indiehöhegehen hat im Laufe der Zeit mit hissen den Gedanken an hochziehen aufs Innigste verbunden, so innig, daß wir hissen einfach für hochziehen gebrauchen. Wir brauchen auch gar nicht mehr aufhissen zu sagen, in hissen allein liegt uns das „auf" schon mit. Darum wird auch nicht, oder wenigstens nicht immer, kommandiert „Hiß auf die Flagge!" sondern einfach „Hiß die Flagge!" oder vielmehr — hochdeutsch sein sollend — „Heiß die Flagge!" Sollte es mit aller Gewalt hochdeutsch sein, dann müßte hetzen gesagt werden. Aber: „Hetz die Flagge!" geht nicht; „heiß die Flagge" geht zwar auch nicht, aber es geht doch, weil das seemännische Ohr, namentlich das jüngere, sich schon daran gewöhnt hat. — Im Französischen hatte 1702 das aus dem Niederdeutschen übernommene hißer schon genau dieselbe Bedeutung wie heute: „Hißer, ißer . . . c'est hausser quelque chose ou l' élever. On dit Hisse la grande vergue, Hisse la vergue de miséne. Il nous le fit connoitre en hissant et amenant sept fois le pavillon. Il amena le pavillon qu'il voulut rehisser sur le champ. On dit, Hisse de la caliorne (Gien); Hisse du palan (Takel); Hisse d'avant; Hisse d'arriére; Hisse du palan d'étai (Stagtakel), Hisse du bredindin (kleineres Takel für leichtere Lasten); Hisse partous. C'est ainsi qu'on nomme la manoeuvre, pour faire hisser un fardeau à bord." Die Franzosen gestehen aber die Herkunft aus dem Deutschen nicht gerne ein, wie ihnen überhaupt das häufige Vorkommen deutscher Wörter in ihrer Seemannssprache kein angenehmer Gedanke sein mag. In seinem 1848 erschienenen Glossaire nautique bemüht sich Jal, allerdings wohl nach des berühmten Ducange Vorgang, hissen von dem griechischen hypsos, die Höhe, abzuleiten. Sonst ist sein Buch aber ganz verdienstvoll und lehrreich; die Widmung lautet: „Aux Marins qui ne dédaignent pas la Science historique, Aux Erudits qui s'occupent de Marine". — Im Holländischen ist aus dem Hetzruf hiss! huss! hoss! auch noch das Zeitwort hossen ent-

standen, das auf holländischen Kirmessen laut genug ertönt. Die sonst etwas bequemen und langsamen Holländer geraten bei dieser festlichen Gelegenheit mächtig in Bewegung, selbst in Städten wie Amsterdam, Rotterdam, 'sGravenhaage, Utrecht. Da muß der Fremde auf der Hut sein, sonst wird er auf offener Strasse in einen Strudel von Männlein und Fräulein gezogen, die ihn bekannt oder unbekannt, gern oder ungern, wohl oder übel an den Händen fassen und mit ihm in langen Reihen dahin chassieren, singend, johlend und „hoß! hoß!" rufend; das nennt man hossen. — Im Englischen hat das Wort die Gestalt hoist angenommen. Es ist aber gleicher Herkunft, nämlich von dem auch im Englischen vorkommenden to hiss, welches dreierlei Bedeutung hat. 1. „To make a sound like that of the letter s by driving the breath between the tongue and the upper teeth, especially in contempt or disapprobation. (The merchants among the people shall hiss at thee. Ezechiel 28,36). 2. To emit a similar sound: said of serpents, geese, and other animals, of water thrown on hot metal (gischen), of steam rushing through a small orifice. 3. To whizz, as un arrow or an other thing in rapid flight. (Shod with steel we hissed along the polished ice) daß aber to hoist von diesem to hiss kommt, dafür spricht nicht nur die Übereinstimmung der Bedeutung, sondern auch die Form im Altenglischen to hoise, schottisch heeze. „The t seems to have been added as in against, amongst." Als Bedeutung aber wird angegeben: „To raise, to lift, to heave; specially, to raise by means of block and tackle; as to hoist a sail, to hoist a heavy package to an upper room."

**Hochwasser** s. Flut.

**Hock,** das. Die Engländer nennen jeden Rheinwein „hock", das zunächt nur eine Abkürzung von „Hochheimer" ist (wie Gib von Gibraltar und Frisco für San Francisco), darum hat dieses Hock mit dem vorliegenden keine Gemeinschaft, welches einen Verschlag von Brettern bezeichnet, der zur Unterbringung von Tieren dient, Hühnerhock, Schafhock etc. etc. Die zum Schlachten mitgenommenen Tiere mußten sich mit den dunkelsten, schlechtesten Ecken begnügen, da wurde für sie ein Bretterverschlag abgeteilt. Der Raum hieß hok = Spitze, Ecke, Winkel, auch Richtung etc. etc. Als hernach den Schlachttieren ein anderer Platz angewiesen ward, blieb die hok natürlich wo sie

war, aber der Bretterverschlag wanderte, beweglich gestaltet als Käfig, mit an den neuen Standort. Da man aber gewohnt war: „Die Schafe stehen in der hok“, so blieb man dabei und sagte weiter: die Schafe stehen in der hok, auch als sie frei an Deck im Käfig standen, der dann leicht für die eigentliche hok gehalten wurde. So kam der Verschlag zum Namen Hock, und da es nun einmal verhochdeutscht war mit kurzem o und ck (wohl in Gedanken an die Tiere die darinnen **hocken**) so kam es auf etwas Änderung mehr oder weniger nicht an, man machte das Femininum zum Neutrum. (Von Hocken = gebückt sitzen, soll Höcker = Krämer kommen. Bedenkt man aber, daß hok = winkel ist und daß in Holland der Laden winkel und der Ladeninhaber winkelier heißt, weil in irgend einem Winkel er seinen Kram ursprünglich feil bot, so wird wahrscheinlicher daß Höcker, Höker von hoek = winkel kommt, wie ja auch der Laden von einem der großen Welthäuser ursprünglich nur ein (Fenster-)Laden war.

**Hochbootsmann,** der. Ein Wort, das zwar von der Kriegsmarine nicht mehr gebraucht wird, aber doch noch nicht ganz aus dem Sprachschatze des Seemannes entschwunden ist. Wenn im alten Griechenland die vielen Ruderer eines Schiffes zugleich anrudern und überhaupt Takt halten sollten, worauf nicht nur wegen des ordentlichen Aussehens allein, sondern vor allen Dingen auch der grösseren Kraftentfaltung zu Liebe gehalten werden musste, so konnte das nur durch ein Kommando, das für alle hörbar war, geregelt werden. Dieses Kommando gab der Keleustes, der Rudermeister, Bootsmann, Taktangeber oder wie man das Wort übersetzen will. Wie er das Zeichen gab, erhellt aus seinem griechischen Namen, der von keleuo kommt, rufen, zurufen, antreiben, ermahnen, befehlen; davon keleuma der Zuruf, der Befehl, das Gebot, der Takt, in welchem gerudert ward. Keleustes heißt also ursprünglich Zurufer. Was aber der griechische Bootsmann seinen Ruderern zurief, welche Töne er von sich gab, welche Laute er hören ließ, das wissen wir nicht. Bekannt ist aber, daß auf Trieren, also auf Kriegsschiffen, der Bootsmann durch einen Maaten mit der Pfeife unterstützt wurde. Der hieß trieraules, der Schiffsflötenspieler, Schiffspfeifer. — Nun übte im Mittelalter das Amt des Keleustes nachweislich der Bootsmann aus, und zwar mit Hilfe des Zurufes: „Hou, hou!“ Er wurde dadurch, wie Kilianus sich ausdrückt, zum hortator, der

die Leute ermahnte, durch Zuruf antrieb, **zugleich** ihre Kraft zu irgend einer gemeinsamen seemännischen Arbeit einzusetzen. Das kann allerdings auch und muß unter gewissen Umständen ohne lautes Rufen geschehen. Beim Wettrudern z. B. gibt der Bootssteurer nur durch das energische rythmische Vorbeugen des Oberkörpers den Takt an. Man hört dabei keinen Laut und darf keinen hören, außer dem eines allerdings mit großer Kraftanstrengung den Ruderern an die Köpfe gehauchten h! Das h nimmt unter den Buchstaben eine eigene Stellung ein. Es ist kein Konsonant, weil der Mundkanal bei seiner Bildung nicht verengert wird; es ist auch kein Vokal, weil ihm der Stimmton fehlt. Da wissen es die Gelehrten nirgends so recht unterzubringen. Wenn sie einmal einen eifrigen Bootsmannsmaaten beim Wettrudern sein h! herausschmettern hörten, dann wüßten sie, was ein h ist, nämlich noch immer das was es ursprünglich war, ein gutturaler Reibelaut, wobei je nach Geburt, Herkunft und Muttersprache, der eine mehr einen Velarlaut, der andere mehr einen Palatallaut artikuliert. Ist aber eine gemeinsame Kraftanstrengung der Matrosen bei Gelegenheiten herbeizuführen, wo es nicht so sehr auf peinliche Stille ankommt, dann bedient sich der Bootsmannsmaat des bekannten Zurufs: „Zugleich!" indem er das „zu" so herausstößt, das es durch eine kleine, die Aufmerksamkeit spannende Pause von dem „gleich" getrennt ist, damit die Leute, sobald sie nun dieses „gleich" hören, alle mit einem Ruck ihren Biceps in Thätigkeit setzen. Der Bootsmann in Kilians Tagen aber begnügte sich weder mit dem gutturalen Reibegeräusch beim Wettrudern noch gebrauchte der das „zugleich" der Arbeitsverteilung, sondern schrie nur immer „hou" oder „ho!" darum hieß er Ho-Bootsmann. Und als hernach die Rollenverteilung so vorgenommen wurde, daß dem Schiemann die Aufsicht über die Takelage des Fockmastes, dem Bootsmannsmaaten diejenige über den Kreuz- oder Besanmast, dem Bootsmann aber die über den Großmast übertragen wurde, der auch „der hohe Mast" (wohl nach dem Dänischen) hieß, so konnte aus Ho-Bootsmann leicht Hochbootsmann werden.

**Högedag,** der, auch Hagjedag, hieß früher der Tag an dem die Mannschaft Fleisch zu essen bekam und keinen Stockfisch, keine Erbsen und dergl. Was das in einer Zeit, wo es noch keine Konserven gab, bedeutete, ist leicht zu ermessen, und daher

ists zu verstehen, daß ein solcher Tag ein Freudentag genannt wurde. Sich högen heißt ja sich freuen, vergl. högetid, Freudenzeit, Erntezeit, högedag, Gedenk-, Erinnerungstag, jeder Fest- und Freudentag; jetzt hochdeutsch nur noch in der Form Hochzeit gebräuchlich, welches also nicht „hohe Zeit", sondern Freudenzeit bedeutet, (ebenso wenig hat auch goldene Hochzeit mit Gold etwas zu schaffen, sondern bedeutet eine unfruchtbare Hochzeit, die keine Kinder im Gefolge hat).

**Hohle See,** s. hohe See 1.

**Holen,** ziehen, zerren, reißen, raffen, schleppen, bringen, tragen, im Besonderen: **an einem Tau ziehen.** Ein weitverbreitetes deutsches Wort, niederdeutsch holen und halen, althochdeutsch halon, altenglisch halien, angelsächsisch geholian, altnordisch hala, spanisch halar, französisch haler (wie alle mit h beginnenden Seemannswörter des Französischen, aus dem Deutschen). Insofern holen nun wirklich ziehen bedeutet, ist das Kommando: „Hol steif, hol an" ohne weiteres klar, denn es bedeutet: „Zieh an!" Aber wenn hernach aus demselben Munde der Befehl kommt: „Fest holen!" und damit gemeint ist, daß nun nicht weiter gezogen werden soll, so bedeutet das eine holen das gerade Gegenteil von dem andern holen. Die Erklärung liegt im Niederdeutschen; holen und holen sind da zwei ganz verschiedene Wörter. Sie sind nur zufällig in der Form holen zusammengetroffen. Das eine heißt eigentlich halen, das andere holden. — Da die Niederdeutschen, besonders die für das Seemännische so wichtigen Friesen, das a so dunkel wie o aussprechen, so klingt halen in ihrem Munde wie holen. Und da sie sichs mit dem Sprechen gar zu gern bequem machen, wobei es ihnen auf eine Hand voll Buchstaben nicht ankommt, so ließen sie in holden das d verschwinden und es ward ebenfalls zu holen. Das konnte um so eher geschehen als eine Verwechslung des einen holen mit dem andern für ein niederdeutsches Ohr ausgeschlossen war, teils weil sie verschieden ausgesprochen und betont wurden, teils wegen sehr wesentlicher Verschiedenheiten in der Konjugation. Alle diese Unterscheidungsmerkmale fielen aber bei der Aufnahme ins Neuhochdeutsche fort und dadurch ist erst die Verwechslung der beiden Zeitwörter mit einander möglich geworden. Um solche in Zukunft zu vermeiden, wird es kaum ein anderes Mittel geben als einfach die beiden zusammengefügten Zeitwörter

wieder zu scheiden und sie schiedlich und friedlich neben einander zu gebrauchen als holen und halten. Dann kann kommandiert werden: „Holen!“ und, wenn die Leute strammer, fester zufassen sollen: „Fest holen!“, wenn sie aber aufhören sollen mit holen: „Fest halten!“ (nämlich so lange bis das Tau belegt oder doch wenigstens abgestoppt ist). — Die angeführten Wörter fremder Sprachen haben den Vokal a; Beweis daß sie nicht von holden sondern von dem weit seemännischeren halen stammen. Über ein von haler gebildetes haleur s. unter treideln.

**Hoch,** Adverbium, in der Verbindung „hoch beim Winde segeln“; es heißt dies: so nahe oder so dicht beim Winde segeln als solches ohne Durchdrehen überhaupt möglich ist, also daß die Segel zwar noch fest voll Wind stehen, eine bestimmte von dem Manne am Ruder ins Auge gefaßte Schot aber ein wenig Leben und Bewegung zeigt, d. h. killt. Hoch kommt übrigens allermeist nur in der Verneinung vor, wenn der wachthabende Offizier den beim Winde steuernden Leuten die Warnung (vor dem Fangen einer Eule) zuruft: „Nicht zu hoch!“

**Hoft, Hofd,** das, kommt für sich allein selten vor, wie es scheint nur hie und da im Sinne von Schleusenhaupt oder Molenhaupt. Über die Verbindung Dodshofd siehe dieses. Hier ist Hofttau zu erklären. Es heißt Haupttau als etwas Hauptsächliches, Wichtiges, Dickes, Starkes; Hofttaue sind die dicken, starken Taue, die (mit den Weveleinen) die Wanten bilden, die dem Mast nach beiden Seiten hin festen Halt verleihen. Sie haben also den Zweck von Stagen, nur daß sie nicht in der Längsrichtung des Schiffes sondern in der Querrichtung stützen. Sie gehören zum stehenden Gut. Im Französischen heißen sie haubans, aubans, haut-bans (1702).

**Hochdruckmaschine** s. Maschine.

**Höhe,** die.

1. Die **(Sonnen)-Höhe** nehmen oder messen heisst die Mittagshöhe der Sonne mit dem Oktanten beobachten, messen, peilen. Es geschah früher mit dem Quadranten, vorher mit dem Jakobsstab.

2. **Seehöhe.** In diesem Sinne bei Luther, Luc. V. 4: „Fahre auf die Höhe und werfet eure Netze aus.“ Hierüber äussert sich Breusing in der Einleitung zum „Seebuch“: „Die Gesetze der Perspektive fordern, daß bei Abbildung einer von oben gesehenen

ebenen Fläche die entfernteren Punkte näher liegen als die näheren. So scheint auch dem Auge der am Strande Stehenden die See wie ein Hügel aufzusteigen, und ein Schiff, welches sich vom Strande entfernt, hat diesen Hügel hinaufzufahren. Von dieser Anschauung geleitet nennt der Seemann das äusserste dem Auge sichtbare Wasser die „Seehöhe“, und das in dieser Entfernung oder Höhe befindliche Schiff ist boven, während das dem Strande nahe als unten erscheint. Dem niederdeutschen boven entspricht das oberdeutsche „ob“, z. B. in Obwalden, d. h. Land oberhalb des Waldes, und in Land ob der Ens, d. h. oberhalb der Ens, und das englische off. In der hochdeutschen Schriftsprache ist uns das Wort (nämlich boven) leider abhanden gekommen, welches vollständig durch: „auf Seehöhe in der Nähe von“ oder kurz durch „auf der Höhe von“ wiederzugehen wäre“. So treffend hiervon manches ist, so ist doch der Unterschied von „Seehöhe“ und „auf der Höhe von“ nicht festgehalten. Und das muss er werden, denn wenn einer sagt: „ich bin jetzt auf der Höhe von Kap Skagen“, so meint er nicht die (vermeintliche) perspektive Höhe, sondern etwas ganz Reelles und Wirkliches, nämlich dass er nun „frei“ von Kap Skagen ist und seinen Kurs ändern kann, was besonders angenehm ist, wenn man sich mühsam auf solche Höhe aufgekreuzt hat und nun abhalten darf. Das ist eine andere Höhe als wenn Christus zu Petrus sagt: „Fahre auf die Höhe!“ nämlich

3. **„Höhe von“** das heisst
   a) die Höhe eines Vorgebirges haben, nämlich — vgl. das eben unter 2 Gesagte — sich soweit luvwärts von dem Vorgebirge befinden, dass man dasselbe umsegeln kann.
   b) die Höhe einer Insel oder einer Stadt haben heisst mit ihr auf demselben Breite- bezw. Längegrade sein. „Wir befanden uns auf der Höhe von „Bermuda“; wir waren gerade auf der Höhe von Habana.“

Von hohem dichterischem Schwunge ist das Bild unter dem im Beówulf das Meer headu genannt wird. Head heisst hoch. Ob nun das Meer schlechthin hoch und erhaben genannt sein soll, oder ob dabei an die Höhe wie bei Petri Fischzug gedacht ist, bleibt natürlich dichterischem Verständnis überlassen. Ich möchte mich für das Letztere entscheiden, und zwar wegen der Zusammensetzung headu-lidend, welches Seegänger heisst, also

einen Mann bedeutet, der auf die Höhe, auf die hohe See, auf grosser Fahrt fährt, im Gegensatze zu einem Binnenschiffer.

**Hohe See,** die.

1. Es ist hohe See, es steht hohe See, heisst: die Wellen gehen hoch, das Meer ist sehr bewegt, nicht von kleinen, unruhigen Wellen, die ein frisch aufgekommener Wind erzeugt, sondern von den großen lang dahinrollenden, durch anhaltendes Wehen erzeugten Ozeanwogen. Diese nennt man auch **„Hohle See“,** namentlich wenn ihr Erzeuger sich bereits gelegt hat; hohl im Sinne einer Höhle, mit der man bei einiger Einbildungskraft und gutem Willen wohl das zwischen zwei hohen Wellenbergen gelegene Wellenthal vergleichen kann.

2. „Auf hoher See sein“ wird im Gegensatz zur Küste gesagt, vgl. Höhe 2. Wann die hohe See anfängt, ist nach Seemeilen nicht mathematisch genau zu sagen. Es beruht auf dem Gefühl. Mancher wird erst von Hoher See sprechen, wenn ihm alles Land aus Sicht gekommen ist, was aber der für die Sicherheit verantwortliche Seemann ist, der betrachtet sein Schiff schon als auf Hoher See befindlich, wenn er es so weit vom Lande ab hat, dass das Land ihm nicht mehr gefährlich werden kann, dass er also ungehindert von irgend einer Küste seinen Kurs absetzen kann.

**Holm,** der, hieß im Mittelniederdeutschen Insel, auch in einem Flusse gelegene Insel, hauptsächlich im Ostseegebiet, doch nicht auf dasselbe beschränkt, denn „a. 1203 quemen de graven tor Hoya ut Fresslande (sic) und begunden eine festen to buwen up einen holm, so in der Wesser beflaten was.“ Heute gebrauchen wir das Wort nur noch als Ortsbezeichnung: Bornholm, der Dänholm, Stockholm etc. etc. Im Angelsächsischen bedeutet es Meer, See; doch steht diese Bedeutung da ganz allein, so daß sie auf irgend einer Zufälligkeit beruhen mag, und uns nicht hindern kann, das Wort da hinzustellen, wohin es sprachlich gehört, zu collis, culmen. — Weil auf solch einem Holm häufig ein Platz zum Schiffbau sich fand, so ist das Wort auch eine der mancherlei Bezeichnungen für Werft. — Ein Holm ist bewachsen, vgl. Manson, See-Buch, Lübeck 1735, die Segelanweisung nach Wismar. „Die Wissenschaft oder die Märke hinein zu lauffen seynd diese: drinnen in Wißmar stehen zweene hohe Thürm, der Westere ist dick und oben stumpf, der östere schmal und spitzig,

und die Kirche, da der schmalste Turm aufstehet, heist St. Nicolai-Kirche. Wenn man kommt aussen vor Hannibal, und wil ins Mittel-Tieff ein, soll man so lauffen, daß man den östlichen schmalen Turm von St. Nicolai Kirchen in etwas nahe zusammen mit der westlichen Ecken von Pöel bekomme, und halte die so stehend, und gehen Süd-Südosten in und lasse Hannibal an Baackbord, und Lips, welches ist ein kleiner Graßholm, am Stührbord, von welchem Holm auf allen Seiten langer Grund ausschiest." — Manchmal auch unbewachsen; derselbe über die Einfahrt von Gothland: „da bleiben zweene kleine blosse Holmen am Baakbord." — Manchmal auch ein Berg; vergl. Lucas Janszon Wagenaer „Spiegel der Zeevaardt", 1588, „Van daer naer de Corona zeyltmen aen S. ende S. ten O. ter tijt toe men een stuck weechs binnen den toren is, die op een ronde holm oft berch staet, so sietmen aen stuyerboort een cleyn Eyland daer een Kercxken op staet."

**Hosenboje**, die, ist eine bei den Stationen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vorrätig gehaltene Boje, die von oben wie eine gewöhnliche Ring-Kork-Boje aussieht, ausserdem aber von unten noch mit einer Vorrichtung versehen ist, die einer Segeltuch-Badehose ähnlich sieht. Der Mann, der von einem gestrandeten Schiffe mit dem Rettungstau gerettet werden soll, hat mit den Beinen in diese Hose zu fahren, die Arme aber auf die Boje zu legen und wird so in der Boje an Land geholt.

**Houari** = Takelage s. sliding gunter.

**Hub**, der.

1. In der Hydrographie die Höhe der Flut, das Mass um das die Flut sich **hebt.**

2. In der Technik: Kolbenhub, Einzelhub, Hub vorwärts, Hub rückwärts, Doppelhub, Hubhöhe, Hublänge, Hubwechsel, Hubzähler etc. alles von heben, im Munde unserer seegehenden Maschinenleute dadurch etwas verundeutlicht, daß sie das b meist wie p aussprechen und Hup mit sehr langem u sagen, wodurch das Wort einen englischen Eindruck macht.

**Huk**, die, heißt seemännisch eine Landzunge oder Landspitze, eine etwas vorspringende Küste; sonst auch Ecke, Winkel, ferner Angel, Türangel, Fischangel im Niederdeutschen. Die Nordsee bevorzugt Huk, Huk von Logum, Huk von Holland (geschrieben

hoek, ausgesprochen Huk), Fährhuk (die Stelle an der der Kriegshafen Wilhelmshaven erbaut wurde); die Ostsee bevorzugt das Spitze bedeutende — ort: Friedrichsort, Darßerort, Brüsterort. Schon im „Seebuch“ (1400) heißt huk und huek die Spitze eines Vorgebirges, Landspitze —, „men moet den huek schuwen unde lede den by den lode uppe 5 ofte 6 vademe“; „de wil setten unter de cape Vincentz, de sal den ersten huk laten liggen und segelen bet under den anderen huk.“ — Kommt von der Wurzel kuc, biegen, krümmen, ist also genau genommen eine Stelle, wo man um die Ecke biegt, so daß man dann „under“ ist wo man vorher boven war; siehe „Höhe.“ — Auch das äußerste Ende eines Bollwerks kann man Huk nennen; vergl. Manson, Seebuch, 1735: „Wil man auch in Travemünde einsegeln, so stehen Westen bey die andern Häuser in Travemünde 3 oder 4 dwaß Häuser, unter einem Dach, so daß man von das Norderste den weissen Giebel sehen kann, bringet den Hueck vons Osten Bollwerk, und dem Giebel überein, dar ist das Tieffste Wasser.“ — **Huker** ist ein breit und plump gebautes Nordseeschiff, wahrscheinlich ursprünglich ein Schiff zum Fangen von Fischen mit der Huk, der Schellfischangel.

**Hulk,** die, heißt jetzt ein altes, für seinen Zweck nicht mehr gebrauchtes Schiff, das als Kaserne, Werkstatt, zu Unterrichtszwecken benützt wird. Das Wort ist heruntergekommen, denn im Mittelniederdeutschen war eine Hulk oder Holk etwas ganz anderes, Höheres, nämlich ein großer Kauffahrer, den die Schiffsbesichtigungskommission, wenn es damals schon eine gegeben hätte, hätte im Auge behalten müssen, denn er war so gebaut, daß er leicht als Kriegsschiff eingerichtet werden konnte. „Unde wunnen ene af dre grote holke unde etlicke andere clene schepe.“ „Aldus quemen dar twe grote holke.“ „De Lübeschen hadden by der borch ein gros schip, eynen holck.“ „Eyn schipher van Lubeke seghelde myt eneme groten holke wol geladen.“ (Lüb. Chron.) „Dar bleff eine nye holcke van Lubeck van 300 lasten.“ Das Geschlecht wechselt also zwischen männlich und weiblich; jetzt ist es weiblich. Kilian, der mehr nach dem Niederländischen neigt, hat die Form hulcke: koop-vaerders schip = Holcas, navis oneraria, gravis, frumentaria, lata, navigium latum vastumque. Das „Bremer Wörterbuch“ übersetzt Holk mit Kauffahrer: „1445 fingen die Bremer einen Holck mit Ledder“ . . . . „Se nehmen

ock einen Holck mit Figen, Rosinen und anderen Guderen." Der Name stammt aus dem Griechischen: helkein, ziehen, holke das Ziehen, holkus der Zug, so daß wir uns die Hulk ursprünglich als gezogenes, getreideltes (Fluß-) Schiff zu denken haben. Als seegehendes Schiff ist es aber bereits durch eine Urkunde König Aethelreds (978—1016) bezeugt: „si adveniat ceol vel hulcus et ibi jaceat 4 denarii ad telonium."

**Hundewache,** die, auf deutschen Kriegsschiffen die Wache von 12 bis 4 Uhr nachts. (Anderweitig wird andere Wachzeit so genannt.) Das Wort hat mit Hund nichts zu tun, sondern ist nur eine volksetymologische Anlehnung daran, etwa mit dem Gedankengang: nachts von 12 bis 4 sollte man keinen Hund in Sturm und Wetter hinausjagen. Es ist wohl eigentlich Hintewache. In ganz Deutschland sagt man für „heute Nacht" heint oder hint, auch heinte oder hinte, wie man für „dieses Jahr" heuer sagt, diesjährig heurig; Hintewache ist also = „Heutnachtwache"; wer sie einmal gegangen ist in stürmischer Finsternis, der wird von der Form Hundewache nicht befremdet sein.

**Hundspünt,** der, das spitz zulaufende Ende eines Taus um das eine Art Gewebe oder Netz gelegt ist. Solche Taue läßt man in der Form eines Hundspüntes auslaufen, die man häufiger durch eine enge Öffnung stecken muß, weil sie ohne diese Vorsichtsmaßregel auf die Dauer in ihre einzelnen Duchten auseinander gehen, sich „aufrebbeln" würden; = penis eines Hundes. Früher war auch Hundsfott im seemännischen Gebrauch für einen kleinen Stropp. Doch wird es jetzt selten gehört, außer etwa in der Bedeutung des Schimpfwortes, das freilich auch so lange die Studenten ihren Landesvater steigen lassen nicht aus dem deutschen Sprachgebrauch schwinden wird; „ein Hundsfott der ihn schimpfen soll."

**Hüsing,** das, eine Art dicken, starken Bindfadens, eine schön fest gedrehte Schnur, ein dünnes festes Seil, eine dünne aus drei Garnen geschlagene Leine oder wie man es nennen will, der Seemann nennts eben Hüsing. Das Wort kommt nur bei den an der Nordsee wohnenden Seeleuten vor, hier aber auch bei allen, und sonst nirgends; es muß also an den Nordseeküsten seinen Ursprung haben. Doornkaat vermutet daher wohl mit Recht, daß es ursprünglich eine Leine bedeutet habe mit der die Husen oder Hausen (von denen die Hausenblase kommt) gefangen

werden. Eine gewöhnliche Angelschnur genügt zu diesem Zwecke nicht und es muß also etwas stärkeres genommen werden. Diese Vermutung erhält eine wesentliche Stütze durch die Verbindung die das Wort in Groningen eingegangen ist: huzelntau, huzelingtau (z = s), wie denn auch Molena („Groningische Mundart") sich die Vermutung Doornkaats angeeignet hat.

**Hütte,** die, war lange Zeit der vornehmste Raum an Bord, auch auf Kriegschiffen, nämlich der Aufbau, das „oberste Stockwerk" des Hinterschiffes, also der Raum unter der Kampanje, wo die Kapitänskajüte und (die) Kammern der Offiziere waren. „Durchl. Seehelden": „Der gute Admiral Lieutenant Tromp ward als er von der Hütte gieng geschossen; da er niederfiel ward er wieder aufgehoben, und auf Kissen in der Hütte niedergeleget, und starb mit diesen Worten im Munde: Ich habe gethan, halt guten Muth, o Herr sey mir und diesem armen Volck gnädig." Das hat sich inzwischen durch den veränderten Schiffbau geändert, man hört das Wort kaum mehr außer in Holland, aber auch da bedeutet es nicht mehr was es früher bedeutete, sondern nur „een verblyfplaats der stuurlieden en andere mindere bevelhebbers", also nicht grade das „Logis des Volks", aber doch auch nicht mehr die Kajüte des Kapitäns, sondern etwa Unteroffiziermesse. Das geht auch aus dem wahren Sinne des seemännischen Sprichworts hervor, das Lüpkes, „Seemannssprüche" S. 44 angeführt: „Als het in die Kajuit regent, dan druipt het in de hut." Das heißt aber nicht bloß, daß, wenn die Höheren leiden, die Niederen in Mitleidenschaft gezogen werden, sondern daß es diese in verstärktem Maße trifft, wie man sagt „Aus dem Regen in die Traufe kommen"; die Meinung ist die: Wenn der Kapitän den Steuermann in die Kajütte bittet und ihm da etwas vorhält etwa mit den Worten: „ich muß doch bitten", so gibt der diese „Bitte" mit einem saftigen Donnerwetter weiter an die Leute in der Hütte.

---

# J.

**ja! ja!** Der Posten an Bord ruft nachts ein dem Schiff sich näherndes Boot an: „Boot ahoi!" Für die Antwort aus dem Boot kommt es darauf an, wer darin sitzt. Ist es der Kommandant

so wird der Name des Schiffes gerufen, ist es ein Offizier oder im Offiziersrang stehender Beamter, so lautet die Antwort ja! ja! Ist niemand von diesem Range im Boot, so wird nein! nein! gerufen. — Es wird dabei an das, was an Bord zum Empfang des Bootes zu geschehen hat, gedacht worden sein, besonders auch um anzugeben, an welcher Seite des Schiffes das Boot anlegen wird, da nur die Offiziere etc. etc. an Steuerbord, alle andern an Backbord anlegen dürfen, bezw. müssen.

**Jacht,** die, eigentlich nur ein einmastiges aber schnellsegelndes kleines Schiff. Holländisch jagt: „een jagtschip voor den pronk en het gemak. Van jagen, omdat het snel zeilt, of schielyk voortgetrokken wordt; avysjagt, oorlogsjagt, speeljagt, trekjagt, Zeiljagt enz.“ In Ostfriesland ist jachtje ein Fuhrwerk, Pferd und Wagen zusammen, so wie es sich auf der Landstraße zeigt. Auf Wangerooge jacht, mit einem Mast. Kilian: jaght = Liburnica, (Liburnen hießen die von den Illyriern erfundenen Schnellsegler) celox navis praedatoria piratica, myoparo, piraticus myoparo, navis triremis formâ, incredibilis celeritatis. Die Seeräuber haben von jeher gehabt und mußten der Natur der Sache nach haben die schnellsten Schiffe. — Unter dem „Schiffzeug auff der Donauw“ das 1565 Frohnsperger anführt, kommen unter anderm vor: „weiter über die hundert guter ziemlicher ander Schiff, auch groß klein und ander Nachen, **Renn und Jagschiff,** so gleicher gestalt mit aller notturfft zu der Wehr und Streit gegen den Erbfeind (Türken) verordnet.“ Eine nordische Expedition die 1594 von Holland aus über „Nova Zembla“ hinaus unternommen und von Johann Huygen, einem der Teilhaber, beschrieben worden ist, bestand aus drei Schiffen. „Auf dem Schiff von Amsterdam war Schiffer und Steuer Mann, Wilhelm Barentz von der Schelling, Bürger zu Amsterdam, ein erfahrener und wohl versuchter Seemann. Der hatte ein Schellinger Fischer-Jacht bey sich, ihn auf seiner fürgenommenen Reyse, wenn er etwa von den andern solte abkommen, Gesellschaft zu halten“. Ob er diese Jacht an Deck genommen hatte? Jedenfalls führte das Admiralsschiff eine Jacht an Bord mit, die ausgesetzt werden konnte. „Mittlerweile daß sie also durch das Eiß hinfuhren, sahen sie etliche Morsen oder Meer-Pferde auf den Eißschollen liegen; Einer von deß Admirals Volck schoß einen davon mit einer Kugel, und weil sie vermeynten, daß er dasselbe genug getroffen, **setzten sie die**

**Jacht auss,** und verfolgten es so nahe, daß sie ihm noch ein Harpun in den Leib wurfen, und also eine gute Weile mit genügsamer Leine nachschleppten; gleichwol konnten sie es dennoch nicht überwältigen, weil es sich so gewaltig wehrte, daß es allen, die in der Jacht waren zu thun genug machte, ja gegen sie anflohe, die Hacken samt den Rudern, damit sie wieder dasselbige sich widersetzten, mit seinen Pfoten ergriff, und die Eisen gantz krum biß, seine Zähne über den Bord hin schlug, die Schuyte umzureißen." Es wird also hier Jacht und Schuyt (Schute) gleichbedeutend gebraucht. Doch waren unter Admiral Piet (Peter) Heyn Jachten ganz ansehnliche Kriegsschiffe. „Die Jacht der Windhund, fünffzig Last groß, mit zehn Stücken Geschütz und dreyssig Boots Gesellen. Die Jacht der Hase, von sechzig Lasten, zehn Stücken und vierzig Bootsgesellen führend." „Die Jacht Armuyden, von neunzig Lasten, mit zehen Stücken und vier und fünfzig Matrosen". „Die Jacht der David von sechzig Last, mit vierzehn Stücken, sechs Steinstücken, und zweiundvierzig Bootsgesellen." Die große Jacht der Holländischen Ostindischen Kompagnie vom Jahre 1671 avoit 66 piés de long, 19 piés de large, et 6 piés de creux sous les goutieres." „L'étrave avoit 9 pouces d'épais endedans, 6 pouces en-dehors, 2 piés 3 quarts de large par le bas, 2 piés et un quart par le haut, 12 piés de hauteur, 10 piés de quete; la quille 12 pouces de large et 10 pouces d'épais u. s. w. Siehe Aubin, wo auch alle übrigen Maße ausführlich angegeben sind. Die „Heere Jacht" die er abbildet ist ein ganz ansehnliches Schiff mit hohem stark vornüber neigendem Mast. Bemerkenswert ist, daß schon vor zweihundert Jahren das Wort französisch Yacht geschrieben wurde und daß auch damals in Holland neben Jacht, Jagt, die Form Yacht gebräuchlich war. Diese ist also nicht etwa englisch, sondern die Engländer haben den Namen mitsamt der Sache aus Holland bekommen. Daß sie sowohl, wie die Franzosen, Yacht und nicht Jacht wählten, geschah aus Gründen der Aussprache, wie hätten die Engländer, wie vollends die Franzosen Jacht aussprechen sollen? — In unserem gegenwärtigen neuhochdeutsch-seemännischen Sprachgebrauch wird das Wort — Jacht geschrieben und leider noch immer oft Jot gesprochen — kaum anders als in diesem Sinne gebraucht: „a light and elegantly fitted up vessel, used either for pleasure trips or racing, or as a vessel of state

to convey kings, princes etc. etc. from one place to another by sea. There are two distinct species of yacht: the mere racer with enormous spars and sails and deeply-ballasted hull, with fine lines, but sacrificing everything to speed; and the elegant, commodious, well-proportioned travelling-yacht, often with steam propelling machinery, fit for a voyage round the world.“ — Daß aber diese Art Schiffe und ihr Name aus den Niederlanden nach England kamen, beweist eine Stelle aus dem berühmten Diary des Evelyn, der unter König Karl II. von England lebte und schrieb: „I sail'd this morning with his majesty in one of his **yachts**, (or pleasure-boats), vessels not known us till the Dutch E. India Company presented that curious piece to the king“, dessen Nichte Maria mit Wilhelm III. von Oranien sich verheiratete und mit ihrem Gemahl später (1689) den englischen Thron bestieg. Roeding (1794) beschreibt Bauart und Takelage der Jachten und fügt dann hinzu: „Man gebraucht die Jachten, die sehr schnell segeln, auch Nachrichten, Paquete und Briefe von einem Ort zum andern zu bringen, und solche nennt man Advisjachten und Postjachten. Etliche Städte und große Herren unterhalten auch Jachten zu ihrer Belustigung, die man Herrenjachten oder Spieljachten nennt.“ — Es ist bei der Erklärung festzuhalten, daß jagen zunächst nicht „auf die Jagd gehen“ bedeutete, sondern sich schnell vorwärts bewegen, eilen, rasch laufen, wie es ja auch heute noch gebraucht wird; daher jach, jäh, jählings. Graff vermutet, das althochdeutsche jagon könne eine aspirirte Form von agan sein, was dann mit dem gotischen ogan, timere, und agian, terrere, verwandt wäre, sowie mit dem althochdeutschen egi, timor. Dann wäre Aegir (Oegir), der Meergott, ein Jäger, einer der die Elemente Wasser und Luft im Sturm vor sich herjagt. — Früher gab es im Niederdeutschen auch die Form jageschip für schnelles Seeräuberschiff; „seerovers mit klenen jageschepen.“

**Jackstag,** das, besteht (Dick u. Kretschmer II 126) aus zwei mit eingesplißten Augen auf den Rahenocken aufgestreiften Drahtenden, welche durch die an der Oberkante der Verstärkungsringe der Rahe angeschweißten Augen nach der Rahemitte fahren und hier, nachdem in jedes derselben eine Kausch eingebunden, an der Achterkante der Rahtakelblöcke durch einen Taljereep miteinander verbunden werden. Das Jackstag dient zum Annähen des oberen Segellieks. — Obgleich oder vielmehr gerade weil

jack als Abkürzung von Jakob im Englischen in so unzähligen Zusammensetzungen vorkommt, gewährt es für die Erklärung keinen Anhaltspunkt. Es bedarf dessen aber auch nicht, das Wort läßt sich aus dem Deutschen erklären. Es ist davon auszugehen, daß das Jagstack aus zwei Stücken besteht, die sich von zwei Seiten einander nähern da, wo sie sich am nächsten kommen, miteinander verbunden sind, wie zwei in einem Joche gehende Ochsen. Und an ein Joch, niederdeutsch juk (vergl. Juchart), denken wir, dem die Wurzel yug, fesseln, binden, verbinden, zusammenbinden zu Grunde liegt. Eben durch solches Zusammenbinden der beiden — an Backbord, an Steuerbord befindlichen — Teile entsteht ein Jackstag. Das müßte also eigentlich Jukstag heißen und hat wohl auch ursprünglich so geheißen, namentlich im Niederländischen; von daher haben es die Engländer übernommen und, wie sie denn auf Verbindungen aus jack geradezu versessen sind, so haben sie jackstag daraus gemacht. Wir aber haben es in dieser Form wieder zurückempfangen, sodaß dieses Wort dieselbe Geschichte hat wie das vorhergehende.

**Jager,** der, das allervorderste Segel des „Vorgeschirrs“, am verlängerten Bugspriet, dem **Jagerbaum.** Früher hießen auf Kriegsschiffen die beiden Kanonen, die zuvorderst am Vorsteven standen, Jager, weil sie bei der Jagd auf ein feindliches Schiff besonders gebraucht wurden. Daß gerade das vorderste Segel jetzt Jager heißt, ist sinnreich und bedeutungsvoll dem Namen der beiden Kanonen nachgebildet. Daß dabei wirklich an Jagd im Sinne von „ein Wild jagen“ gedacht ist und nicht bloß an „schnell fahren“, beweist ein doppelter Umstand. Einmal der, daß im Niederländischen der Junge, der beim Treideln der Treckschuit das Pferd antreibt, jager heißt, gewöhnlich, weil er noch ein Piccolo ist, „het jagertje“. Vgl. die Nota beim Teuthonista: „dyt Jagen mach men oick op drijven duytschen.“ Zum andern aber steckt in dem englischen Wort für Jager, jib, dieselbe Gedankenverbindung. Altfranzösisch heißt aler gibier, aler en gibier, être en gibier jagen, Vögel jagen; daher das neufranzösische gibier, Wildbret. Gibet, Galgen, soll eigentlich „Strick um den Hals“ bedeuten, sodaß der Gedanke an eine Vogelschlinge nahe liegt. — Wie ein Jäger in manchen oberdeutschen Dialekten ein „Jächter“ heißt, so heißt unser Jager auf Wangerooge (die Schreibart mit e am Schlusse ist entgegen der preußischen von Langeoog und Spickeroog die offizielle oldenburgische) jageder.

**Jakobsleiter,** die, eine Strickleiter hoch oben an der Bramstenge, auf der die Oberbramsegelsgäste zu ihrer Oberbramrahe aufentern. Die Benennung dürfte, wie auch Jakobsstab, von den sehr bibelfesten reformierten Niederländern aufgebracht worden sein. Sie bezieht sich auf die von Jakob im Traum gesehene Himmelsleiter, Genesis 28, 12.

**Jakobsstab,** der. Das Werkzeug, dessen sich die Astronomie vor Zeiten bediente, um die Sonnenhöhe zu beobachten. Auf dem Titelbild des Dictionaire de Marine von Aubin, Amsterdam 1702 ist eine Amsterdamer Werft abgebildet, auf der man unter allerlei sonstigen seemännischen Gerätschaften einen Jakobsstab liegen sieht; und rechts, auf dem Wappen von Amsterdam sitzt einer, der gerade im Begriff ist, mit einem solchen die Sonne zu messen; demgemäß hält er den dreifach gekreuzten Stab so in die Höhe, daß er sinnreich und bedeutungsvoll den Mittelpunkt des ganzen Bildes bildet. Der Name stammt, wie Jakobsleiter, aus der Bibel, Genesis 32, 11: „ich hatte nicht mehr als diesen Stab, da ich über diesen Jordan ging." Auch auf dem Titelbild der Seekarten Wagenaer's Amsterdam 1588 steht am Heck eines alle Leinwand zeigenden Schiffes ein Mann im Begriff, mit dem Jakobsstab zu beobachten.

**Jan Maat** ist eine scherzhafte, volkstümliche Bezeichnung für Matrose im niederdeutsch-niederländischen Sprachgebiet. Hier bedeutet Jan eine Abkürzung des ungemein beliebten und häufigen Namens Johannes, die aber kaum als eine solche empfunden wird, sondern als ganz selbständiger Name auftritt. Maat aber heißt Geselle, Genosse. Ein berühmter Sänger unserer Tage singt ein reizendes kleines Lied von einem Mädchen, das von verschiedenen „Fahrenden" gefragt wird, ob es mitfahren wolle. Jan Maat fragt auch; da aber der Sänger „Jean" Maat ausspricht, als ob es französisch wäre, geht ein gut Teil der Wirkung des Liedes verloren.

**Jiggermast,** der, ist etwas Neumodisches, nämlich der zweithinderste Mast eines Fünfmastschiffes. Im Englischen heißt das, was wir Treiber nennen, nämlich ein (Mast mit) Segel ganz hinten am Heck, jigger, von to jig = rütteln, schütteln oder vielmehr **wackeln.** Die Bewegungen des Schiffes (ganz vorn und) ganz hinten werden am meisten empfunden und fallen am sichtbarsten in die Augen. Offenbar heißt darum der so weit hinten stehende Treiber jigger; Jiggermast würde also der gerüttelte, geschüttelte, wackelnde Mast sein.

**Jnglefieldanker** s. Anker.

**Jnhölzer**, die. Der gemeinschaftliche Name für alle einzelnen Stücke, aus denen ein Spant besteht, nämlich die Bauchstücke und Piekstücke mit ihren Sitzern und Auflangern.

**Joch**, das. Wie alles im Schiffbau, so hat auch die Ruderpinne in unserer Zeit gewaltige Veränderungen erfahren, so daß von der ursprünglichen Pinne auf vielen Schiffen gar nichts mehr übrig geblieben ist. Man hat an ihre Stelle einen Kreissektor, einen ganzen Kreis, ein Parallelogramm gesetzt, und die einfachste Verbesserung ist noch die, daß man anstatt der Pinne zwei Jocharme auf die Ruderspindel gesetzt hat, an denen das Ruderreep befestigt ist. Dieses Joch bedeutet grosse Kraftersparnis und Sicherheit. Früher nannte man Ruderjoche zwei Taljen, die die Ruderpinne bei schwerem Wetter halten halfen.

**Jolle**, die, heißt jetzt ein kleines Schiffsbeiboot das gewöhnlich gerudert wird, aber auch segeln kann und besonders als Kochboot für Köche und Stewards dient, auch gebraucht wird um Beurlaubte in geringerer Zahl an Land zu bringen oder wieder abzuholen, überhaupt ein Arbeitsboot, kurz aber ziemlich breit. Zu dem angegebenen Zwecke dient die Jolle schon seit Jahrhunderten. „Aldus was gemelte H. K. szulffander mith eynere jollen ilendes in de hauene nha zodaneme schepken gefaren“ (aus Wismar 1520). Ostfriesisch jul, jülle, niederländisch jol, wangerländisch jel, auf der Spree gelle, sonst niederdeutsch auch golle und jölle, (g und j läßt sich oft nicht auseinanderhalten); dänisch jolle, englisch yawl, schwedisch jelle, julle, französisch jelle, jol. Wegen der Formen mit g im Anlaut ist Herkunft vom griechischen gaulos nicht unwahrscheinlich. Und zwar würde sogar die Form heute noch stimmen, da gaulos ein **ovales** phönizisches Lastschiff war. Ob nun die Friesen und Sachsen, die frühe schon die französischen Küsten mit ihren Schiffen befuhren, das inzwischen durchs Lateinische und Provençalische ins Französische gedrungene Wort mit heimgeführt haben, ob vielleicht in uralten Tagen schon die Phönizier selbst es an den Küsten der Nordsee zurückgelassen haben, das wird sich schwer entscheiden lassen. Jedenfalls hat es schon früh einen Zeitpunkt gegeben, wo die Jolle im Gedankengang deutscher Seeleute eine bedeutende Rolle spielte, da sie den einfachsten Flaschenzug nach ihr **Jolltau**, **Jollentau** auch kurzweg **Jolle** nannten.

**Jollentau, Jolltau, Jolle,** die, ein Tau über eine Scheibe laufend. Schon mit einem solchen kann sich ein Mann selbst in die Höhe winden. Zunächst wird man nach dem (Schiffs)boot, das den Namen Jolle führt ein Haupttau desselben Jollen — oder Jolltau genannt haben, und erst hieraus ist der Kürze wegen Jolle entstanden, dessen Bedeutung zunächst allgemein Bootstau war, aber nach und nach auf ein besonderes Tau eingeschränkt wurde, wie Hochzeit ursprünglich jede Freudenzeit hieß und hernach auf eine große Freudenzeit des Lebens beschränkt wurde.

**Junge,** der. Ein Schiffsjunge ist heutzutage etwas anderes als vor hundert Jahren ein Junge auf dem Schiffe war. Von diesem schreibt Roeding, daß solcher ein Knabe von 7 — 9 Jahren sei, der dem Kapitän und den übrigen Schiffsoffizieren zur Aufwartung diene. „Auf Kauffahrern trifft man gewöhnlich nur einen Kajütsjungen oder Kajütswächter an, für den Kapitän. Auf großen Schiffen aber befindet sich außer dem Kajütswächter noch ein Hofmeister, auch halten sich mehrere Schiffsoffiziere einen eigenen Jungen, so giebt es z. B. Bootsmannsjungen, Kochs-Jungen etc. etc. Bey jeder Back ist ebenfalls ein Junge, welcher der Backsjunge genannt wird.“ — Jetzt ist ein Schiffsjunge ein der Schule entwachsener junger Mensch, der zur See fährt, wohl auch einmal zu allerlei Dienstleistungen genötigt wird, aber dessen Hauptbeschäftigung doch die Erlernung der Seemannschaft und dessen Ziel die Heranbildung zum Matrosen, wo möglich zum Steuermann und Kapitän ist. — Die Schiffsjungen der Kaiserlichen Marine sind junge, konfirmierte Burschen, die im Schiffsjungen-Institut, 24. April 1850 gegründet, auf Staatskosten so im Seemännischen und Militärischen ausgebildet werden, daß sie einmal brauchbare Unteroffiziere, und, wenn sie sich dazu eignen, Deckoffiziere werden können.

**Jungfer,** die, ein Block ohne Scheibe, rund, breit, wie eine abgeplattete Kugel, mit drei Löchern in Gestalt eines Dreiecks; dient hauptsächlich dazu die Hofttaue der Wanten anzusetzen. Mit einigem guten Willen kann man in dem Block das rundliche Gesicht einer Jungfrau sich vorstellen. Andere Nationen haben ihrer Einbildungskraft eine andere Richtung gegeben; die Franzosen sagen, was vielleicht noch treffender ist, cap de mouton, Schafskopf, auch, weil der Block schwarz ist, cap de more, Mohrenkopf; die Holländer sagen neben juffer = Jungfer,

dood-mans-oog, eines toten Mannes Auge; die romanischen Sprachen sagen bigota, wohl mit bigote = Knebelbart eins, haben also auch an das Gesicht eines Mannes, aber eines lebendigen, gedacht. Die entsprechenden drei Löcher einer Kokosnuß nennen die Engländer sehr bezeichnend monkey.

**Jungmann,** der, ist ein eigentümlicher Mensch, kein Junge mehr und noch kein Mann, noch kein seebefahrener Vollmatrose, aber auch kein Schiffsjunge mehr = ein Jungmatrose. Seit die Marine die Ausbildung im Schiffsjungeninstitut abgekürzt hat, gibt es auch hier Jungmatrosen, die aber den Namen Leichtmatrosen führen, weil sie noch nicht ganz für voll, eigentlich schwer genug befunden werden.

**Jütte, taube** s. Davit.

---

# K.

**Kabbelung,** die, gewöhnlich in der Verbindung Stromkabbelung, das Zusammentreffen zweier Strömungen, der Streifen auf dem die Grenzen der zwei Strömungen an einanderschlagen und ein hörbares Geräusch verursachen. **Kabbeln** ist ein lautmalendes Wort, das schlagen, anschlagen, plätschern, klatschen bedeutet; „wenn die Wellen von zwei Seiten gegen einander schlagen und klatschen“; dann auch im übertragenen Sinne, aber nicht in dem von klatschen = schwätzen, nachsagen, sondern in dem von laut zanken, streiten, keifen; „sich kabbeln“ = sich streiten. Indessen wird kabbeln nicht nur von dem Sichbegegnen zweier Strömungen, sondern auch überhaupt von dem Anschlagen des Wassers an irgend einen harten Gegenstand gebraucht.

**Kabel,** das, ist ein starkes Tau, früher anstatt der jetzigen Ankerkette als Ankertau gebraucht, eine Trosse, Kabeltrosse; jetzt besonders wichtig unterseeisches, transatlantisches Telegraphenkabel. — Lübeckische Chronik: „dat groteste schip konden se nicht weg bryngen, wente syn kabel was gehouwen.“ Ein Tanz der Matrosen hieß kabeldanz, Renner, Brem. Chron.: „Dar dantzeden de boetslude den kabeldantz etlicke mahl, welches den commissarien seltzam was, doch woll gefell.“ — Der Teuthonista

schreibt: „cabel = lyn, reep, seel, to vo dair mede men eyn schyp an dat lant vestiget offte merret.“ Die Form cabel erinnert durch das c an den Ursprung des Wortes, griechisch kaplion; lateinisch capulum, caplum, abgeleitet von capere, fassen, halten. So ist das Wort schon vor bald 13 Jahrhunderten erklärt worden. Isidor von Sevilla, geb. 560, gest. 636 n. Chr., der die Westgothen in Spanien zur katholischen Kirche zu bekehren suchte, und der das große Verdienst hat der germanischen Welt durch seine schriftstellerische Tätigkeit die klassische und patristische Gelehrsamkeit übermittelt zu haben, dessen Werke auch das ganze Wissen jener Zeit enthalten, hat zwar nicht die ihm nachgesagten „Pseudoisidorischen Dekretalen,“ wohl aber ein großes Werk „Origines s. Etymologiae“ geschrieben, eine Art Encyklopädie. Da lesen wir: „capulum funis a capiendo.“

**Kabelaring,** die, kommt seit Einführung der Ankerkette an Stelle des Ankerkabels kaum mehr vor, war aber früher nötig, da man die dicken Ankertrossen selbst nicht gut um das Spill legen konnte wenn man Anker lichten wollte. Da wurde denn ein dünnes Tau an das Kabel befestigt und mit dem Spill eingewunden, so daß dann das dicke mit hereinkam. Eine Weiterbildung von Kabel. Bei Roeding ist eine sehr deutliche Abbildung und Beschreibung; da die Sache veraltet, tut eine solche hier wohl nicht not.

**Kabelgarn,** das, s. Garn.

**Kabellänge,** die, war früher ein vielgebrauchtes Maß zur See und ist auch jetzt noch im Gebrauch, wenn es sich nicht um genaue Angaben, sondern ungefähre Schätzung handelt. — Jetzt wird auch zur See nach Metern gerechnet. Es war aber auch zur Zeit der Herrschaft der Kabellänge nicht einheitlich genau bestimmt, was oder wie lang eine solche wäre. Es gab Ankerkabel von 150, es gab auch solche von 120 „Faden“; doch waren erstere die normaleren. Schon 1588 finden wir das Wort bei Wagenaer: „Item om die Voort te treffen, so sult gy op twe Cabels lengte by de Clippen van de Backovens lancx zeylen.“

**Kabine,** die, nur im Sprachgebrauch der Handelsmarine vorkommend, Wohn- und Schlafraum eines Offiziers oder Passagiers; auf Kriegsschiffen ausschließlich Kammer genannt. Das Wort stammt aus dem Keltischen, wo cab Zelt oder Hütte hieß. Das Bremer Wörterbuch hat die Form cave und bezeichnet damit

eine von Latten und Brettern umschlossene Ecke, wo man Vieh hinstellt; also nicht den ganzen Stall, sondern einen Teil vom Ganzen, einen Koben, einen Schweinekoben. „Wenn der Bauer sein Kind etwa liebkosend zwischen beiden Knien einschließt, so spricht er: „ik hebbe den Jungen im Kaven“.“ — angelsächsisch cofa, englisch cabin. Eine Kabine konnte um so eher nach einem Kaven genannt werden als eine solche ursprünglich kein so eleganter Raum war, sondern schmucklos aus ein paar Brettern zusammengezimmert. Eine scherzhafte und verächtliche Weiterbildung ist Kabuf und Kabache. — Ueber das Wort cab äußert sich Diefenbach, Celtica p. 118: cab ist ein uraltes kymrisches Wort und bedeutet Hütte, Zelt; im Breizonek (Bas-Breton, Mündungsgebiet der Loire): caban, cabannen = cabane. Die Briten haben also auf der Flucht nach Frankreich das Wort mit über den Kanal genommen und das Französische damlt bereichert. Gälisch: caban = Hütte, Zelt. Daß das Wort im ganzen keltischen Sprachgebiet bekannt war, beweist die Bedeutung die Isidorus (Isidorus von Sevilla, gestorben 636, „originum s. etymologiarum libri XX“) dem aus dem Keltischen ins Mittellateinische gedrungenen Worte capanna = Hütte gibt: „Hanc rustici Capannam vocant, quod **unum** tantum **capiat**“ (!) Daher italienisch capanna Strohhütte, spanisch cabanna, französisch cabane. Vergl. Kampanje, Kambüse, Kajüte.

**Kadett,** der, s. Seekadett.

**Kabliau,** der, der bekannte große, schwere, schmackhafte Seefisch der besonders auf den Neufundlandbänken zu Millionen gefangen und meist in der Form von Stockfisch gegessen wird, gadus morrhua. Der Name Kabliau ist seit Ende des 13. Jahrhunderts bekannt und seitdem bei allen seefahrenden Germanen (mit Ausnahme der Engländer) im Gebrauch. Er ist ein sehr gefräßiger Fisch, der gierig nach allem schnappt, weshalb auf den erwähnten Neufundlandbänken oft ein Mann 400 bis 500 Stück an einem Tage fängt. Daher liegt der Schluß nahe, der Name komme von kabbeln, von einer Wurzel gabh = schnappen, beißen, klaffen; niederdeutsch heißt der Fisch kabbeljau, kabeljau. Gegen einen Krug Rum kann man von den Fischern auf der genannten Bank (viel Franzosen) eine ganze Schiffsbesatzung satt machen mit Kabliau. Im Munde des Seemanns hat sich aber das Wort darum so eingebürgert, weil jedesmal wenn das Tieflot

geworfen wird einer aussingt: „Warschau von untere, Kabliau en Flundere“, welcher Versanfang dann auch sonst gebraucht wird, wenn einer den andern „warschaut“ (s. d.).

**Kahn,** der, ein in der Seemannssprache — außer im Scherz anstatt Schiff — nicht gebräuchliches Wort für Boot, beinahe ausschließlich auf Binnensee- und Flußboote beschränkt, (wie z. B. am Rhein außer den zahlreichen Landstellen für die Dampfer es auch noch viele „Kahnstationen“ gibt, auf denen ein Kahn längsseit des stoppenden Dampfschiffs kommt). Das würde aber an sich noch kein Beweis gegen die behauptete Abstammung von dem westindischen Worte canoe sein, da das Wort doch in allen Küstenländern der Nordsee zu Hause ist, wenn nicht das Wort schon vor der Entdeckung Amerikas bekannt gewesen wäre. Nun kommt aber in einer Lübecker Urkunde vom Jahre 1342 die Stelle vor: „nemen enen kanen gheladen mit vser borgher gude.“ — Mittelniederländisch kaen, neuniederländisch kaan, auf Wangerooge kunne; altnordisch kani und wohl von hier aus durch die Normannen ins Altfranzösische getragen als cane, neufranzösisch canot, denn wenn es dahin direkt aus dem Lateinischen gekommen wäre, so würde von canna die altfranzösische Form canne lauten. Wir müssen daher für die Erklärung im Germanischen bleiben. Da nun im Isländischen kaena sowohl Fischerboot als auch Schöpfgefäß genannt wird, diese beiden aber in ihrer einfachsten, ursprünglichen Gestalt aus ausgehöhltem Holz bestanden, der Kahn aus einem hohlen Stamm, und das Schöpfgefäß **(die Kanne)** aus einem hohlen Ast, so ist als gemeinschaftlicher und ursprünglicher Begriff der von „ausgehöhlt, hohl“ anzunehmen, und die Wurzel khan, von der dann doch auch lateinisch canna und canalis kommen, so daß also, wenn auch auf Umwegen, Kanal und Kanone und Kanne und Kahn verwandtschaftlich zusammenkommen, mit dem Familienmerkmal des Hohlen, des mit Kunst Ausgehöhlten, Ausgegrabenen.

**Kaje** (Kai), die. Nicht bloß eine Küste oder ein Gestade, auch nicht bloß Ufer und Ladeplatz an sich, sondern eine von Menschenhand durch ein Bollwerk oder eine Mauer befestigte und für seemännische Zwecke bequem gemachte Wasserkante. — Spanisch cayo, altfranzösisch caye, französisch quai, Damm an Flüssen, Deich. Niederländisch kaai, englisch kay, niederdeutsch Kaje, welche Form als die beste, bequemste nnd brauch-

barste wieder eingeführt zu werden verdiente, wenn nicht überhaupt „der Staden“ (s. d.) den Vorzug verdient. Das „Bremer Wörterbuch“ gebraucht ausschließlich die Form Kaje, sie ist also vor hundert Jahren schriftdeutsch gewesen, und aus dem Munde unserer Seeleute ist sie ohnehin nie durch „Quai“ verdrängt worden. Kilian hat die ähnliche Form, in der Aussprache aber wie Kaje lautend, Kaeye = litus, ora; es ist also ein altes, gutes, deutsches Wort. Wenn es auch aus dem Keltischen stammt, so ist es doch unserem Seemann schon vor unvordenklichen Zeiten in Fleisch und Blut übergegangen. Dietz nimmt an das kymrische Wort cae, Zaun, Umzäunung, bretonisch kae, auch Deich, sei die Grundbedeutung, und Diefenbach (Celtica 116) bestätigt das. Und zwar kommt das Wort von einem keltischen Namen, der ursprünglich Jagd bedeutet (daher italienisch und rätisch caccia, spanisch, portugisisch caça, französisch chasse), dann Jagdgehege, hernach überhaupt einen durch einen Zaun eingeschlossenen Raum, einen Haag; bald auch Zaun überhaupt; so im Kymrischen cae = hedge, im Breizonek kae = Haag. Daraus wird dann im Breizonek Wallmauer, also schon ganz unser Fall. Kaje war also anfangs keine Mauer, sondern ein Zaun, der nach und nach von immer stärkeren Pfählen gebildet wurde, bis allmählich unser Bollwerk daraus wurde. Daß eine Mauer nicht notwendig zu einer Kaje gehört wird bewiesen dadurch, daß man ausdrücklich von einer Kai-**Mauer** spricht, wenn man eine solche bezeichnen will. — Der Übersetzer der „Durchläuchtigsten Seehelden“ 1681 hat im Hochdeutschen durchgängig die Form „die Kay“, z. B. wo er von der mißlungenen Unternehmung der Franzosen auf Ostende spricht (1628): „In dieser Gestalt kamen sie an die Kay, ausserhalb der Stadt, allda stiegen sie über die Fehr und andere Schiffe, die in den Haven lagen . . .“

**Kaien.** Die Rahen nach der Länge des Schiffes, also parallel mit dem Kiel brassen und zugleich auftoppen; ein Manöver das auf Kriegsschiffen hauptsächlich beim Andecknehmen der Rahen ausgeführt wird, bei Handelsschiffen aber, die oft eng zusammen in einem Hafen liegen, vorgenommen wird, damit die Rahen andern Schiffen nicht im Wege sind. Weiland: „Kaaijen een seewoord, ook toppen genannt“ geschieht „waneer het schip te veel slingert, of door eene engte moet.“ Die nächste Bedeutung ist also die: Ein Schiff in Bezug auf seine Rahen in den

Stand bringen in dem es für sich und andere am bequemsten **an der Kaje** liegen kann. Von dieser ersten Bedeutung (nicht nach der Zeit, sondern nach der seemännischen Schätzung ersten) kommt dann der Begriff: eine Rahe aus einer Lage in die andere bringen, auch wenn das Schiff nicht an der Kaje liegt oder durch eine Enge hindurch will, also bei dem vorher erwähnten Manöver, oder in dem Sinne wie 1699 das holländische Kaayen mit changer l'artimon übersetzt und mit „de besaan doorkaijen, of van d'eene sy tot d'andere brengen." — Die weitere Bedeutung von Kajen ist aber — und hierbei kommt der eigentliche Sinn von Kaje als Schutzding zur Geltung — schließen, dämmen, einschließen, eindämmen, mit einem Damm umgeben, abschließen, ostfriesisch inkajen, bekajen, ofkajen, umkajen. — Mittelniederländisch kaeijen, appelere, intrare portum (also erste Bedeutung) altfriesisch aber kaya, schließen (zweite Bedeutung), wovon kay, Schlüssel („mith fif keien te undslutane"); englisch key.

**Kajüte,** die, der Raum, in dem der Kapitän haust, auf Passagierschiffen der gemeinschaftliche Raum der Kajütspassagiere. Mit Kambüse, Kabine, Koje und Kampanje verwandt, ähnlich wie Kambüse tautologische Zusammensetzung, nämlich vom keltischen cab = Bretterverschlag, und Hütte, vielleicht unter dem Einfluß des französischen cahute entstanden. Schon bei Kilian: kaiute, kaiuyte, cubile naucleri, cubiculum nauarchi, aber auch locus in navi ubi remi et gubernacula reponuntur. Im Dänischen hat sich das h von Hütte noch erhalten: kahyt. — Das Wort Hütte ist auch für sich allein in seemännischem Gebrauch, s. s. v.

**Kalfatern,** richtiger Kalfaten, heißt an einem Schiffe die Nahten (Fugen zwischen den Planken) mit Werg verstopfen, solche nachher mit kochendem Pech überziehen (und das Pech, welches neben den Nahten auf den Planken sitzen bleibt, mit Schrapern abschrapen). Das Werg wird mit den Kalfateisen, worauf mit dem Kalfathammer geschlagen wird, in die Nahten getrieben. „In Holland, Frankreich, Spanien, Portugal und in etlichen andern Ländern gibt es eigene Arbeiter, welche die Schiffe kalfaten, und solche werden Kalfaterer genannt. An solchen Orten aber, wo eben keine Kriegsschiffe erbaut werden, wie z. B. in Hamburg, verrichten die Schiffszimmerleute diese Arbeit selbst! Man braucht dazu, 1. ein **Scharfeisen,** die Nahten etwas zu erweitern, damit das Werg besser eindringe,

2, ein **Kalfateisen,** stumpf, das Werg einzutreiben, 3. ein **Rabatteisen,** der Länge nach einmal oder zweimal wie eine Rabatte im Garten durch eine Vertiefung geteilt, zum weiteren Eintreiben des Wergs, und 4. das **Spikereisen** mit einer halbrunden Schneide, das Werg bei den Spikern und hölzerne Nägeln einzuschlagen. — Mit den **Nahthaken** wird vorher das alte Werg aus den Nahten herausgerissen. — Bei großen Schiffen, deren Planken der Bordwände sehr stark sind, wird statt des Rabatteisens ein **Klamei**eisen gebraucht, mit einem eisernen Stiel, mit dem ein Kalfaterer das Eisen auf das Werg hält, während ein anderer mit dem **Moker** darauf schlägt; das nennt man **klameien;** (Weiterbildung des niederdeutschen klam = Pressung, Druck, Drang, Zwang, weil das Werg in die Naht gezwängt, gedrängt, gepreßt wird, mit Klamm, klemmen eins). Moker aber ist ein niederdeutscher Ausdruck für einen zweischlägigen Hammer, wahrscheinlich wegen seiner an beiden Seiten abgestutzten Gestalt, wobei man an mittelhochdeutsch mocke zu denken hat. Möglich wäre auch immerhin, daß einmal von ganz ungewohnter Seite her ein Wort in die deutsche Sprache eingedrungen wäre, nämlich aus Finnland. Breusing schreibt: „Jakob Grimm erzählt in seinem Berichte über das finnische Heldengedicht Kalewala, daß es ihm früher nicht möglich gewesen wäre, die Herkunft dieses Wortes festzustellen; nun aber zeige es sich, daß es finnischen Stammes sei, denn mou-kara bedeute malleus maximus.“) Die Frage ist nun, was ist kalefaten für ein Wort? Es ist in der absonderlichsten Weise gedeutet worden. Schon Kilian erwähnt eine Deutung die mit kalos = schön und fat = Faß zusammenhängt. Das Bremer Wörterbuch schreibt: „Vom französischen cale, der untere Teil des Schiffes und fait von faire, machen. Und Weiland hat kein Bedenken getragen, sich dieses anzueignen. Es liegt aber auf der Hand, daß davon keine Rede sein kann. — Hätten wir nur das lateinische calefacio oder calefacto, dann wäre die Sache einfach, denn das heißt „warm machen,“ und der Teer oder das Pech mit dem die Nahten ausgefüllt werden, muß dazu warm gemacht werden, daher Brabank, (s. d.) der Ort wo das Kalfaten geschieht. Nun kommt aber das Arabische dazwischen und zwar nicht etwa bloß das Neuarabische, sondern ein gut altarabisches, altsemitisches Wort, das auch im Syrischen und im Targum-Aramäischen zu finden ist. Die Be-

deutung ist eigentlich = „entwinden, schälen“, dann „beschneiden,“ dann „aufspunden“ (den Pech- oder Lehmverschluß von einem Fasse nehmen), dann „schäumen“ von Most; dann aber auch „ein Schiff kalfatern und teeren“. Darnach scheint, trotz des Teerens, der Begriff des Warmmachens doch nicht besonders in dem Worte zu liegen, sondern der Hauptnachdruck auf das Arbeiten mit dem Werg gelegt werden zu müssen, da dieses doch eine Rinde darstellt, die durch Entrinden oder Schälen des Hanfs genommen wird, ja es unterscheidet sich Werg geradezu dadurch von Hanf, daß es noch nicht ganz von der Holzfaser des Hanfstängels befreit, daß diese noch nicht genügend entrindet ist. So ist denn auch die Hauptbedeutung von Kalafa: „die Ritzen eines Schiffes mit Werg verstopfen“ und dann erst bedeutet es, weil der Teer eben auch noch dazu gehört, teeren oder verpichen. Von „wärmen“ ist also abzusehen, es müßte denn sein, daß durch das Dichten das ganze Schiff wärmer würde, allein daran denkt kein Seemann beim Kalfaten, nicht einmal in unserem rauhen Klima, geschweige denn unter der Sonne des Südens, und demgemäß ist calefacto bei Seite zu stellen, und bis auf Weiteres, nämlich bis jemand den Zusammenhang zwischen kalafa und calefacto darlegt, müssen wir die Ähnlichkeit beider Wörter für ein zufälliges Zusammentreffen erklären und kalfaten für ein Lehnwort aus dem Arabischen ansehen — es gibt deren ja eine ganze Anzahl in der Seemannssprache. Zumal auch das mittelgriechische kalafatein entlehnungsverdächtig ist, das türkische kalfat aber einfach „Verstopfung“ heißt, also mit „warm“ nichts zu tun hat. Der Weg auf dem das Wort zu uns kam, ist durch diese Formen angedeutet: italienisch calafatare, spanisch calafatear, provençalisch calafatar, französisch calafater, niederländisch kalfateren, kalfaten. — Der Kalefaktor, der bei einer Behörde die Amtsstuben heizt, kann sich also nicht für einen Verwandten des Kalfaterers ausgeben. — In einem Briefe an Frau von Stein schreibt Goethe: „Ich kalfatere jetzt Fenster und Türen und will sehen, wie lange ich mich gegen die Unbilden der Witterung halte“; er gebraucht auch die Wendung „ein Kleid kalfatern.“

**Kaliber,** das, die innere Weite eines Geschützrohres, auch „Seele“ genannt, oder überhaupt eines Gewehrrohres. Das Wort wird aus dem Arabischen abgeleitet, kalib = Modell, also Modell

zum Gießen des Geschützes, wobei das Modell die innere Seite des Rohres bestimmt. In Frankreich heißt calibre das Modell nach dem ein Schiff gebaut wird, unser Mall. Eine andere Ableitung ist die von qua libra? d. h. „von welchem Pfund oder Gewicht?“, wobei an die Kugel, an das Geschoß gedacht wäre; unwahrscheinlich.

**Kalmen,** die, sind für Segelschiffe sehr unbeliebte windstille, heiße, regenreiche Striche am Äquator, oft, weil sie sich in der Richtung desselben gürtelartig weiterziehen, auch Kalmengürtel genannt. Man denkt dabei zuerst an Windstille und verbindet in der Vorstellung viel Regen damit, die Benennung kommt aber von der Hitze. Im Spanischen und Portugiesischen heißt calma, wie auch im Italienischen, nicht bloß Windstille, Ruhe, sondern auch „heiße Tageszeit.“ Mittellateinisch calma, die Sonnenhitze, vom griechischen kauma, Brand, Hitze, wobei die Entstehung des l aus au wohl in Anlehnung an calor geschehen ist. Die heiße Tageszeit nötigt, Schatten und Ruhe zu suchen, und so mochte das Wort die Bedeutung Stille, Ruhe entwickeln; d. h. für die Binnenländer und überhaupt die Leute am Lande; der Seemann hat das Wort wohl im umgekehrten Gedankengang in Gebrauch genommen; da es ihm zunächst und vor allen Dingen um Wind zum Vorwärtskommen zu tun ist, so hat er die erzwungene Ruhe, die lästige Windstille in den Vordergrund gestellt und denkt dabei wenig oder gar nicht mehr an die Hitze, wiewohl diese natürlich grade auf See, wo sonst der Seewind das Leben erträglich macht, ziemlich unerträglich ist. So sehr ist der Begriff Hitze zurückgetreten, daß man behaupten kann, daß in der Seemannssprache Kalmen gleichbedeutend mit Windstille sind; was schon daraus hervorgeht, daß „bekalmt“ sein nichts weiter heißt als „ohne Wind sein“, „in Windstille liegen“ und auch von Segeln gesagt wird, die doch kein Gefühl für Hitze haben.

**Kambüse,** die, die Schiffsküche. Eigentlich Kabüse und verwandt mit Kabine als eine Weiterbildung von cab. Jetzt steht die Kambüse an irgend einem beliebigen passenden Orte im Schiffe, aber eigentlich ist sie ein Bretterverschlag an Deck, ein Decksaufbau oder Deckshaus, das früher nicht nur als Küche sondern auch als Schutz- und Zufluchtsort für die Matrosen diente, sogar auch als Raum zum Aufbewahren von Vorräten. Niederländisch kabuis und kombuis, wie Hochdeutsch neben

15*

Kambüse auch Kombüse vorkommt. Keltisch cab, davon französisch cabinet. Bei Kilian kabuyse = promptuarium, cella promptuaria, plenaria. Exedra in navi, culina nautica. Die nasalierende Weiterbildung von Kabüse zu Kambüse entspricht der französischen von cab zu chambre, sowie im Englischen dem Verhältnis von cabin zu chamber. S. Kampanje. Die Lautverschiebung Kambuse-Kombüse hängt mit der niederdeutschen dumpfen und dunklen Aussprache des a zusammen, (Korl statt Karl). Das keltische cab bedeutet Bretterverschlag; — üse ist die niederdeutsche Form huse für Haus mit aphäriertem Anlaut, bezw. mit Schwund des aspirierten Anlautes wegen der Zusammensetzung mit cab. Das Wort hat also ursprünglich cabhus gelautet. Die Zusammensetzung ist um so eher zu begreifen, als die Bedeutung Haus bei cab schon früh nicht mehr gefühlt wurde und man doch recht deutlich sein wollte. Ich werde in dieser Annahme durch die Tatsache bestärkt, daß im Mittelniederdeutschen das Kern**haus** eines Apfels kabuse hieß.

**Kambüsenbesteck,** das. Am Lande haben Köchinnen ihre militärischen Freunde manchmal vielleicht nur deshalb weil hie und da einmal etwas Eßbares abfällt. Ganz aus demselben Grunde hat der in der Kambüse sein Wesen treibende Koch seine Freunde unter den Unteroffizieren. Als einst auf hoher See die sämtlichen Mitglieder der Offiziermesse an Wurstvergiftung erkrankten, zeigten sich nicht nur bei dem Steward und seinen Maaten, sondern auch beim Koch und einigen Bootsmannsmaaten, die mit ihm befreundet waren, dieselben Vergiftungserscheinungen. So ist denn öfters in den Freizeiten in und bei der Kambüse gemütliche Versammlung in der über dies und jenes, namentlich aber auch über die Fragen, wie groß das Etmal und wie wohl das Mittagsbesteck sein möge, verhandelt wird. Da aber wissenschaftliche Bestimmungsmittel fehlen, so wird das Besteck „gegißt," (s. gissen). Naturgemäß wird oft „vorbei" gegißt und das Besteck ist verkehrt. Darum nennt der Seemann jede falsche Vermutung, jede unrichtige Nachricht ein Kambüsenbesteck.

**Kampanje,** die. Der Aufbau auf dem Achterdeck, ganz hinten am Heck, der ursprünglich Hütte hieß und lange Zeit auch neben Kampanje so genannt wurde; eigentlich nur das erhöhte Deck selbst, was daraus hervorgeht, daß die Kammern unter dem Aufbau Kammern **unter** der Kampanje genannt werden; indessen

ist doch das Ganze eins und heute noch als Hütte anzusehen. So haben wir also auch hier wie bei Kabine, Kajüte und Kambüse auf das unter Kabine behandelte keltische cab zurückzugehen, und zwar auf die romanische Form capanna. Von dieser ist ein niederländisches Diminutivum kapannje gebildet, ein n fiel aus und das m kam rhinistisch hinzu durch Nasalierung des ersten a, wie in Kambüse. Bald verdunkelte sich auch, ebenfalls wie bei Kambüse, Kombüse in niederdeutscher Weise das a zu o, so daß schon Kilianus die Form kompanghe hat, op-boetsel, Acroteria. Die übrigen bekannten mittelniederdeutschen Formen sind kompandie, compannie, companie, compandie, sogar compagnie, stets erklärt mit: „Platz oben auf der Hütte", vergl. die unter Badegast angeführte Stelle der Hamburger Chronik. — Französisch ist das niederländische kompanje oder kampanje 1702 von Aubin übersetzt mit „le dessus de la Dunette proche du couronnement." „On fait souvent devant la porte de la Dunette un couvert comme un petit appentis (Schutzdach), soutenu par des pilers et aux bouts du demipont des apuis et des balustrades, fort bien ouvragées" . . . . „On met au-dessus des dunettes, auprés du couronement, un banc pour s'asseoir, et au dessous une cage pour des volailles et pour des pigeons"; also war schon damals die Kampanje der Versammlungsort der (dienstfreien) Offiziere, die da auch schon ihre mitgebrachten Papageyen etc. etc. hängen hatten. Aber man darf Kampanje doch nicht mit Kompanie, Kumpanie = Gesellschaft zusammenbringen; auch nicht mit campagne für champagne von campania, Flur, Gefilde, „angenehmer Aufenthaltsort"; noch weniger mit campus, Schlachtfeld, wovon das deutsche Kampf kommt. Dergleichen Gedankengänge leiten die Sprache bei dergleichen Benennungen nicht; sie verfährt nüchtern und knüpft an das Nächste, wo möglich etwas Sichtbares und Greifbares, an; und das war hier der keltische Name cab = Hütte. —

**Kamerad,** der, italienisch camerata, spanisch camarada, französisch camarade, Gefährte, Genosse, eigentlich Kammergenosse, ursprünglich, wie Fauenzimmer, ein Kollektivbegriff, eigentlich Stubengenossenschaft, nachher erst auf eine einzelne Person angewandt.

**Kammer,** die, kommt in der Sprache der Kriegsmarine in vielfacher Bedeutung vor.

1. Der Privat-Wohn- und Schlafraum eines Offiziers etc. etc., der nur mit diesem Namen, niemals etwa Kabine genannt wird.

2. Der Raum zur Aufbewahrung des Zeugs für die Mannschaft und zwar nur für neues, noch ungebrauchtes, unverausgabtes Zeug, das unter der Obhut eines Kammer-Unteroffiziers steht.

3. Der Raum am Gewehr.

4. Die so wichtigen Pulverkammern.

5. Die Schiffskammer, die ihren Namen davon hat, nicht etwa daß sie auf dem Schiff wäre, denn da ist sie nicht, sondern auf der Werft, sondern davon daß sie für ein bestimmtes, zur Zeit nicht in Dienst gestelltes Schiff die Ausrüstungsgegenstände, Geräte, Möbel, Decken, Matten, Laternen, Besen und dergl. birgt; diese steht unter der Aufsicht eines (Werft-) Kammerverwalters, der die Sache verwaltet und in Ordnung halten und putzen läßt.

In allen diesen Bedeutungen steckt zwar nicht der ursprüngliche engere Sinn von Kammer, griechisch kamara, lateinisch camera, althochdeutsch camara, mittelhochdeutsch kamera, nämlich Gewölbe, gewölbter Raum, sondern der spätere, weitere von Raum überhaupt. — Neuerdings kommt, bei dem mächtigen Aufschwung der Photographie, außer der camera auch noch wohl eine Dunkelkammer in Aufnahme. — In Ostfriesland heißt Kammer zum Unterschied von (heizbarer) Stube nur Schlafstube. Dagegen wird in Groningen Kammer für Haus gebraucht in der Verbindung Armenkammer, und man sagt daher wohl, wenn einer da hinein gesteckt worden ist, er sei „Kammerherr“ geworden.

**Kanal**, der, ein Wort das neuerdings mehr als je die Gemüter beschäftigt und die Menschen bewegt, weil der überhandnehmende Eisenbahnverkehr gebieterisch Kanäle fordert. — Das Sprachliche ist unter „Kahn“ zu ersehen. Wie eine naiv-gottesfürchtige Zeit über die physische Möglichkeit und sittliche Berechtigung solcher „Störung der Natur“ dachte, geht aus einer Stelle im „Durchläuchtigsten Seehelden“ hervor, wo von der Entdeckung der Magellanstraße die Rede ist; „. . . hatten die Spanier mit den Portugiesen wegen derselben Moluccas einige Streitigkeit unter einander gehabt, immassen man, seit des Columbi Reisen, allezeit einen Durch-Zug nach den Osten durch einen oder andern Weg zu finden gesuchet, weil aber das Glück diesem Vorhaben nicht fügen wollen, hat man bereits (d. h. nicht 1681 beim Erscheinen des Buches, sondern 1520 vor dem Antritt von Magellans Reise)

den Gedanken gehabt, den Isthmum oder die Landenge von Darien, wo sie am schmälesten, zu durchgraben, daß, wenn also Norden mit dem Süden vereinigt würde, die Wahren und Kauffmannschafften desto leichter aus der einen in die andere See zu bringen wären. Weil aber ihrer viel über dieser Sache die Meinung hatten, daß man die den Wellen der See gesetzte Dämme und Gräntzen, welche die Natur selber gesetzet, nicht leichtsinniger Weise wegnehmen sollte, indem nicht sonder Bedenken, daß wenn die zwo Seeen in eines zusammengebracht würden, und die Norder-Wasser sich erheben sollten, das gantze Land möchte unter Wasser gesetzet werden. Daß eben um dieser Ursache willen vormals der König in Egypten Sosestris und zu unser Zeit der Türkische Kayser Soliman bewogen, die Durchgrabung der Cathabatnischen Land-Enge nicht vorzunehmen; andere konnten auch nicht begreiffen, daß alle harte und schwere Steinfelsen, welche die Natur der See gleichsam zu einen Zaum gegeben, solten können durchboret und viel weniger Weg genommen werden, haltend es für eine Thorheit und Leichtfertigkeit, dasjenige abzubrechen, und nach seinen Sinn wieder aufzurichten, was durch die höchste Weisheit so vorsichtig und füglich verordnet worden, und hielten darfür, daß man die Strafe von Gottes mißfälliger Hand darüber mit Recht zu fürchten hätte, also, daß wegen dieser und andern Ursachen und Absehen beschlossen ward, keine Veränderung in der Gestalt der Natur zu machen."

**Kanthaken**, s. kentern.

**Kaper,** der, ist ein Schiff, das im Kriege darauf ausgeht, dem Feinde Schiffe wegzunehmen oder sonst Schaden zu tun. In früheren Zeiten nahmen die kriegführenden Parteien Privatkapitäne mit ihren Schiffen als Kaper an und gaben ihnen Vollmacht und Auftrag, dem Feinde Abbruch zu tun. Wer einen Kaper-, mittelniederdeutsch bestel-Brief aufweisen konnte, der wurde als kriegführend angesehen, wer nicht, als Seeräuber. Aber nicht immer hielten sich die Kaper an ihren Brief, sondern verursachten auch Schaden zu dem sie nicht ausgesandt waren, also auf eigene Faust, als Seeräuber. „Dusse seerovers hebben sick eigens gewalts understahn den gemeinen kopman wedder alle recht unde billicheit up der gemeinen apenbaren see tho beschedigende baven ohre eigene bestellbreve" (1539). Als Königin Margaretha von Norwegen und Dänemark gegen Albrecht von Mecklenburg als

König von Schweden Krieg führte und nach der Schlacht bei Falköping 1389 Stockholm belagerte, entstand in dieser Stadt eine furchtbare Hungersnot. Da erließen die Städte Rostock und Wismar eine Aufforderung an alle Seeleute, mit mecklenburgischen Kaperbriefen ausgerüstet die Küsten Dänemarks und Norwegens zu plündern, zugleich aber auch das bedrängte Stockholm mit Viktualien zu versehen. So strömte eine Menge Freibeuter herzu, die sich wegen dieses Auftrages Viktualienbrüder nannten oder kurzweg Vitalienbrüder. Damit aber war ein Strom entfesselt, der sich Jahrzehnte lang nicht wieder bannen ließ, denn diese Brüder mit ihrem Losungsworte: „Gottes Freund und aller Welt Feind!“ machten zwischen Freund und Feind keinen Unterschied und fielen über jedes Schiff her, das ihnen in den Weg kam. Auch nach dem Friedensschluß, da jeder Schein einer Berechtigung aufgehört hatte, hörten sie mit ihrer Seeräuberei nicht auf, die sie besonders von der ostfriesischen Küste aus gegen die Hamburger und Bremer Schiffe trieben, ja bis nach Rußland und in den Meerbusen von Biskaya ausdehnten. Klaus Störtebeker, Goedecke Michael, Wichmann und Wigbold waren die namhaften Führer. Leider haben sich die ostfriesischen Häuptlinge dazu hergegeben, ihnen Unterschlupf zu gewähren und gemeinschaftliche Sache mit ihnen zu machen; ja es konnte da heißen: „gleiche Brüder, gleiche Kappen“, denn der Seeräuberei waren diese Häuptlinge auch ohne die Vitalienbrüder schon eifrig genug ergeben. Überhaupt waren die sittlichen Begriffe in diesem Stücke so verwirrt worden durch die Kaperei und blieben auch das ganze 16. Jahrundert über noch so verworren, daß alle Anlieger der Nordsee diesem „unerlaubten Nahrungszweig“ huldigten. Außer den Ostfriesen werden besonders die Engländer und Norweger namhaft gemacht. Der Herzog Wolfgang von Pfalz-Zweibrücken-Veldenz war den Hugenotten mit einem ansehnlichen Heere zu Hilfe gezogen und nach siegreichem Zuge durch ganz Frankreich kurz vor dem Frieden von St. Germain (1570) zu Nessun bei Limoges gestorben. Sein Leichnam sollte in seiner Residenz Meisenheim am Glan beigesetzt werden. Man wagte aber nicht den Landtransport, sondern wählte den Seeweg. In der Hugenottenfestung La Rochelle fand man einen „Schiffsmann“ aus Lübeck, welcher „sich zur Heimreise anschickte“, also Rückfracht suchte. Demselben mußte jedoch der Inhalt der an Bord ge-

brachten Kiste verheimlicht werden, weil nach dem damaligen Aberglauben ein mit einer Leiche segelndes Schiff unrettbar seinem Untergange entgegenging. Zuerst warf ein Sturm das Schiff südwärts an die spanische Küste und nachdem es endlich den Ärmelkanal erreicht, wurde es dort durch heftiges Unwetter hin- und hergeworfen und entging nur mit Not den Überfällen englischer und norwegischer Seeräuber. Endlich wird nach vielen Fährlichkeiten am 11. August 1571 der Hafen von Lübeck erreicht. (Heintz, Schloßkirche zu Meisenheim, S. 32. 33). — Das Wort kommt vom lateinischen capio.

**Kapitän**, der, ist der Führer, bezw. Befehlshaber eines Schiffes, der Oberste, „das Haupt", denn vom lateinischen caput kommt das Wort. Von demselben kommt auch Kadett, Korporal, Kapital, Kapitel, Kapitularien, kapitulieren, Kapitell, Kap, Kappes, Kappzaum, Kapuze, da capo, Chef, Kataster etc. Kapitän hieß mittellateinisch capitaneus, altfranzösisch chevetaine und chataine, daher das englische chieftain. — Noch zu den Zeiten des achtzigjährigen Krieges war an Bord der Kriegsschiffe der Hauptmann nicht derjenige Mann an Bord, der das Schiff, sondern derjenige, der die eingeschifften Soldaten unter sich hatte. Dieser letztere war der eigentliche Kapitän und hieß auch so, während jener Schiffer, Steuermann, Bootsmann hieß und nur die seemännischen Manöver und überhaupt das Nautische zu besorgen hatte. Wandte man ja auch auf ihn einmal das Wort Kapitän an, so sagt man, um Verwechslungen vorzubeugen, Seekapitän. In der Marine gibt es gegenwärtig folgende Kapitäne: 1. Kapitän zur See = Oberst. 2. Fregattenkapitän = Oberstleutnant. 3. Korvettenkapitän = Major. Diese werden alle drei angeredet: „Herr Kapitän!" Aus Höflichkeit, ohne daß er einen Anspruch darauf hätte, wird wohl auch hie und da einmal so genannt: 4. Der Kapitänleutnant = Hauptmann. — Im Mittelalter war Kapitän gleichbedeutend mit Häuptling. „1355 is Edo Wimkenn van den Richteren der Rüstring, Oistring und Wangers, nomtlik van Hillert van Laurens, Tanno Iben tho Sandell, Mester Olrick tho Kniphusen, Junge Hedde tho Welens etc erwelet und angenhamen mit synen Nakomelinge tho ein Capitain und Hovet de lande und luide vorthostaen und tho regeren, wente de Richter weren des amptes moede und averdratich." Das erste und älteste Zeugnis für das Vorkommen des Wortes Kapitänleutnant finde ich in

einem Briefe, der im Jahre 1623 aus seinem Schlosse Lützburg an den nachmaligen Feldmarschall Dodo von Knyphausen geschrieben worden ist: „Der obrist Syton hatt vor 3 tagen jegen den abendt, alß man die pforten zuschließen wollen, einen anschlagh uff dieß Hauß gemachet, indem er etzliche mußquettier bewerter Handt geschickett, alß nun aber solches mißgelungen und der captain leutenambt vom Heren Ryngrawen, so im Kruege gewesen, auß dem schatthause angerufen worden" . . . Auf einem Grabdenkmal in der Schloßkirche zu Meisenheim (Heintz S. 106) lesen wir von einem Kapitän-Lieutenant Schmidtmann, der 31 Jahre alt im Jahre 1688 gestorben ist: „Gedachtnuß Herren Carl Ludwig Schmitmans Herren Johan Daniel Schmidtmanns, Hiesigen Pfarrers Und Inspectoris In Gott Ruhenden Lieben Sohnes Gewesenen Kapidain Lieutenants Unter Dem Löblichen Schweizer Regiment Von Salis" . . . 1747 erschien zu Regensburg ein Buch „Auxilia historica oder Historischer Behulff", in dem werden „die Offizier und Personen in einem einzigen Schiff" folgendermaßen aufgeführt: 1. Capitain ist in einem Schiff der Höchste, so das ganze Kommando darüber, und sehr streng, führet. Er hat einen Lieutenant. 2. Commandeur hat in einem Schiff nur das Commando über die Soldaten. 3. Schiffprediger ist ein Feld-Pater. 4. Schiffer ist über die Segel, und die ganze Equipage. Wird auf dem Mittelländischen Meer Patron genennet. 5. Steuermann, Pilote, ist, der das Schiff mit dem Steuer-Ruder nach dem Compaß lencket, wohin es soll. Er muß in Geometria, Astronomia, Geographia, der Karten u. s. w. wohl erfahren sein. Es seynd zwei auf einem Schiff, und beobachten mit dem Schiffer die Einrichtung der Segel, bestellen die Wachten auf den Masten und beratschlagen sich immer wegen der Seekarten, davon sie dem Capitain Rapport geben. 6. Bosseman, der die Ancker beobachtet. 7. Weiteres ist darauf ein Schreiber oder Secretari: Zwey Barbier: Ein Schiffszimmermann oder Baumeister: ein Haupt-Constabler, und andere zwölff. Esquiman oder Schiemann, hat Aufsicht über die Pompe, ist sonst Quartier-Meister. Ein Buddelier mit seinen Gehülffen: Ein Mund-Koch: Ein Schiff-Koch mit Bedienten: Lotsmann oder Wegweiser: Segelmacher: Tischler: Schmied: Feuerwerker: Profos u. s. w. und Boots-Leuth, Matrosen, Matelots, sind die gemeine Bediente und Schiff-Volck, so alles, was in der See-Fahrt selbst von nöthen, verrichten, mit tawen,

anckern, seeglen, wachen. Seynd in drey Wachten oder Compagnien, jede zu 100 Mann abgetheilt, darüber der Schiffer und die zwey Steuermänner commandiren. Insgemein ein verwegenes Volck: Und hat es theils vonnöthen, massen sie in höchsten Stürmen auf den Bäumen und Stricken wie die Mucken herum fahren müssen."

**kappen** heißt im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet schneiden, durchschneiden, durchhauen. Den Mast kappen bedeutet nicht sowohl diesen selbst durchhauen, sondern vielmehr die ihn haltenden Hofttaue der Wanten, damit er abbreche und über Bord gehe. Die Ankertaue wurden gekappt, wenn man keine Zeit zum Ankerlichten hatte. Niederländisch kappen, die Haare schneiden, Kapper: der Friseur, französisch couper. Von diesem kommt unser Fremdwort coupon und das Zeitwort coupieren; auch Coupé. — Ein Kapaun ist ein Kaphan, ein „geschnittener" Hahn; stammt zwar vom lateinischen capo, griechisch kapon, aber diese haben mit kappen dieselbe Wurzel, sodaß Kaphan ausnahmsweise einmal eine auch sprachlich zutreffende Volksetymologie ist.

**Kardeel,** ein, ist einer der einzelnen Teile aus denen ein Tau zusammengeschlagen wird, also ähnlicher Bedeutung wie Dacht, nur daß das Kardeel stärker und in sich schon geschlagen, aus einzelnen Teilen zusammengedreht ist. Niederdeutsch kordeel und karteel, auch kordel, wird nicht nur für den einzelnen Strang eines Taues, sondern auch für dieses selbst gebraucht: „idt is ock ein iderer schipper schüldich, gode starke kordell unde windtakel in dem schepe tho holdende, dar man des Kopmans goder mede in unde vth setten kann." (Dän. Seerecht). (Nicht zu verwechseln mit einem anderen kartel, karteel, welches Quart bedeutet, ein Quartteil als Maß oder Gewichtsbezeichnung.) Französisch heißen cordage „toutes les cordes qui sont emploiées dans les agrés d'un vaisseau". Dieser corde stammt aus dem italischen corda, vom lateinischen chorda, entlehnt aus dem griechischen chorde, Darm, Darmsaite, was an sehr alte Kulturzeit erinnert und an das altnordische garnir, Eingeweide, Gedärme, mit Garn zu einer Wurzel gehörig, so daß also Garn und Kardeel entfernte Vettern sind. In oberdeutschen Mundarten heißt das, was in der hochdeutschen Schriftsprache Bindfaden genannt wird, Kordel mit kurzem e. — Ostfriesisch korde, zusammengezogen kore und kor; man liebt daselbst das Einsilbige. Niederländisch

koord, koorde. — Zu bemerken ist, daß es auch Tauwerk gibt, das aus vier Kardeelen zusammengeschlagen ist, und daß also doch die Ableitung Quartdeel nicht ganz undenkbar ist. Dann wäre kardeel als Teil eines Taues, als Quartteil, ein ganz anderes Wort wie kardeel als Tau selbst. Doch spricht hiergegen die Seltenheit vierschäftigen Tauwerks und vor allen Dingen die Tatsache, daß die Teile **drei**schäftigen Tauwerks hauptsächlich und vor allen Dingen Kardeele heißen.

**Kartusche,** die, ein zylinderförmiger Beutel mit dem zum Laden einer Kanone nötigen Pulver. Ehedem war der Beutel, wie heute noch bei den Jagdgewehrpatronen, eine Papierrolle. Daher ward vom lateinischen charta für Papier im Italienischen cartoccio gebildet, altfranzösisch cartoche, französisch cartouche, niederländisch kardoese. — Auch in der Bedeutung Umrahmung kommt das Wort vor, in der Achitektur ein Ornament bezeichnend.

**Karake,** die, niederländisch kraak, dänisch, schwedisch karake, englisch carack, französisch caraque, italienisch, spanisch, portugiesisch caraca; altfranzösisch carraque, vom spätlateinischen carraca, carrica, Lastschiff, lateinisch carrus, die Karre; wahrscheinlich keltischen Ursprungs. Nach Roeding die größte Art der ehemals gebräuchlichen Schiffe. Sie hatten zuweilen 7 bis 8 Stockwerk, worunter auch noch eines auf der Back war. Sie konnten 2000 französische Tonnen tragen und führten 2000 Mann Besatzung. Schon im Jahre 1350 schlugen die Spanier gegen die Engländer auf Karaken. Nun längst veraltet.

**Karavele,** die. So hießen die Schiffe der Spanier und Portugiesen, die im Zeitalter der Entdeckungen nach fernen Küsten fuhren. Kolumbus hatte bei der ersten Fahrt nach Amerika drei solcher Karavelen unter seinem Kommando. „A caravel was narrow at the poop, wide at the bow, and carried a double tower at its stern and a single one at its bows. It had four masts and a bowsprit, and the principal sails were lateen sails.“ Spanisch und italienisch caravela, Diminutivum des lateinischen carabus, griechisch carabos, ein leichtes Schiff, ein Boot und eine Krabbe.

**Kasemattschiff,** das. Der Kampf zwischen Geschütz und Panzer ist noch nicht beendet. Es werden fortwährend neue Versuche angestellt, wie er am zweckmäßigsten zu führen sei, ohne daß Größe und Schwere ins Ungemessene gehen. Einer

derselben ist die Einführung von Kasemattschiffen, bei denen die mittschiffs gelegene Batterie besonders gepanzert und als Kasematte behandelt ist. Dieses Wort hat eine große Zahl von Erklärungen gefunden, aber es geht ihnen wie den Gründen, wenn einer daran zu viele beibringt, so will keiner recht einleuchten. Es soll aus dem griechischen chasma, Mehrzahl chasmata = Grube, Höhlung kommen; aus casa mata, niedriges Haus; aus casa matta, mattes, totes, verstecktes Haus; aus casa und matar = schlachten, töten, also zu deutsch Mordkeller; andere denken an das italienische mattone, also Backstein- (aus Backsteinen gewölbtes, geschütztes) Haus, was am sinngemäßesten erscheint.

**Kasteel,** das, ein erhöhter (turmartiger) Aufbau auf Deck, vom italienischen castello, spanisch castillo = Turm. Ist der Aufbau vorn auf der Back so heißt er Voor-Kasteel; hinten auf der Schanze: Achter-Kasteel.

**Katten** den Anker, heißt ihn, nachdem er an der Kette durch das Spill so weit gelichtet ist, daß der Ring über dem Wasser erscheint, bis unter den Krahnbalken aufwinden. Dazu gebraucht man einen Block, den Katblock, mit dem Kathaken daran; und ein Gien, das Katgien mit dem Läufer daran, dem Katläufer. Kat heißt niederdeutsch Katze; wie auch Bock, Widder, Kranieh haben herhalten müssen, so ist dieser Name zunächst dem Block gegeben worden, offenbar wegen des katzenkrallenartigen Zugreifens seines Hakens, das an der Katze mit der auf der Werft schwere Lasten gefaßt und gehoben werden, noch deutlicher zu sehen ist. — In der mittelalterlichen Belagerungskunst war katte der Name eines auf Rädern stehenden Sturmwerkes, in einer Hansa-Urkunde von 1363 heißt es: „Duo instrumenta machinalia, unum dictum un driuende werk, aliud dictum een katte;“ woher noch heute der Name Kattenstrasse; dürfte aber eine Abkürzung von Katapult sein.

**Kausch,** die, eine eiserne Hülse, bez. ein Füllring eines Tau-Oehrs oder Segel-Oehrs, womit dieses zur Verstärkung ausgefüttert ist. Der äußere Umkreis dieses Ringes hat eine Rinne in die das ihn umfassende Tau paßt. Neuhochdeutsch Kausche und Kauße. Niederländisch kous, schwedisch kausa, dänisch kause, französisch cosse, Hülse, Schale, Schote. Der Grundbegriff scheint Schale zu sein. Wie nun bei uns Schale auch ein Trinkgefäß (Kaffe-Schale, Sektschale) bedeutet, so weist Hildebrand in Grimms

Wörterbuch im Deutsch-Litauischen ein kausche nach, das Kanne, Krug, Trinkgefäß bedeutet und bis nach Asien hin zu verfolgen ist.

**Kavielnagel,** der. Die hölzernen oder eisernen „Nägel", (wenn man ein so stumpfes Ding einen Nagel nennen kann) an denen die verschiedenen laufenden Taue „belegt" werden, heißen Kavielnägel. Wohl kein Wort der Seemannssprache kommt in so vielen verschiedenen Formen vor, wie dieses, das sich schon dadurch als Fremdwort verdächtig macht: Koveinnagel, Koveljennagel, Kovejennagel, Karvielnagel, Karveilnagel, Karveinnagel, Kobiliennagel, Koveiljennagel, Kaveinnagel, Koviennagel, ja nach Breusing sogar Koffernagel. Die Form Kavielnagel kommt dem Ursprung aus dem italienischen caviglia am nächsten, das Holznagel, Bolzen bedeutet. Nagel ist im Deutschen also nur für solche hinzugefügt, denen unbewußt ist, daß Kaviel allein schon Nagel bedeutet.

**Keep,** die, ist die in einen Block eingeschnittene rings herumlaufende Vertiefung, in die der Stropp, der um den Block gelegt wird, paßt, der dadurch vor dem Abrutschen bewahrt wird. Der Bedeutung nach dasselbe Wort wie Kerb, Kerbe, ohne daß es, wie man denken könnte, sprachlich mit ihm verwandt wäre. Denn keep, kep, kepe, kap, käpe kommt von kappen, schneiden, wie es ja auch einen Schnitt, Einschnitt bedeutet. Niederländisch keep; keep houden heißt Kurs halten, Strich halten, da der Strich am Kompaß ja nicht bloß ein Strich, sondern ein Einschnitt ist.

**Kennung,** die. Das Wort ist jetzt nur noch vereinzelt in der Bedeutung Landkennung im Gebrauch, worunter man alles das an Kennzeichen versteht, daraus man als erfahrener Seemann erkennen kann, an welcher Küste man sich befindet: Berge, Kirch- und andere Türme, Mühlen, Baken, Bäume, Häuser etc. etc., also alles was man jetzt **Landmarke** zu nennen pflegt. — Bei den mittelalterlichen Seefahrern war Kennung ein Maß, und zwar ein ziemlich großes, für Entfernungen. Breusing bemerkt in der nautischen Einleitung zum „Seebuch" von 1400: „Das Maß wird von der Entfernung genommen sein, in welcher man auf See bei klarer Luft die Küste, ein Schiff oder dgl. „erkennen" kann. Es ist das natürlich sehr relativ und hängt von der Schärfe des Auges ab." Man hatte deshalb auch kleine, gute kleine, und große Kennungen; letztere betrug 18 Seemeilen, die Entfernung von Dover nach Dungeness. — Es fragt sich ob in der unter dwars

angeführten Stelle unter Kennung ein Maß oder eine gute Landmarke zu verstehen ist. — Eine der hervorragendsten Landkennungen an der deutschen Nordseeküste war der von Graf Johann XVI. von Oldenburg auf Wangerooge erbaute Turm. Vor undenklichen Zeiten hatte zum Besten der Seefahrer auf dieser damals so viel größeren Insel ein Turm gestanden, der aber längst durch Krieg und Wassersnot zerstört war. Graf Anton I. von Oldenburg hatte sich zwar 1566 bewogen gefunden, den Kirchturm zu Blexen, damit er als ein Pharus diene, vierundzwanzig Fuß höher mauern zu lassen. Allein er ersetzte nicht den Wangerooger Leuchtturm. Nun zeigte Graf Johann, daß das Fräulein Maria von Jever Jeverland und Wangerland keinem Unwürdigen vermacht hatte. Er selbst spricht darüber zu uns durch einen Bericht des Doktors Herrmann Neuwald: „In vergangenen 1597 und 1598 Jahre hat Graff Johan zu Oldenburg etc. etc. auch in der Insel Wangerrohe, so zu Jever gehörig, auff der Elterleute zu Bremen (welche vom allgemeinen Kauffmann dazu vermügt) einstendiges mundt- und schriftliches bitten und ansuchen (inmassen das Wolselige Frewlein Maria zu Jever, von den Bremern zu offt und vielmahlen auch darumb bittlich angelangt) an stat eines alten umbgefallenen Thurms, so vor vielen undenklichen Jahren durch Krieg und sonsten abbruch der saltzen See, zu nichte worden, wiederumb einen newen stattlichen viereckigen hohen Thurm, mit zwo spitzen, und grossen unkosten auffbawen lassen, darbei auch biß an noch gearbeitet wird. Und hat mit demselbigen weiter die Gelegenheit, daß die Breite des Thurms zeigt ins Süden und Norden, und die Lenge ins Osten und Westen, beyde Thurmspitzen kommen die eine ins Norden, die ander ins Süden zu stehen, also die aus dem Westen auff der See, des Eylands oder Thurmbs ansichtig werden, sehen zwischen beyden spitzen durch, so lange sie ins Norden vors Eylandt kommen, und so bald sie so weit umbsegeln, daß sie beide Spitzen gegen einander haben, so seind sie auff der Weser, und können als dann ohne große Gefahr Bremen ablangen, Imgleichen ist es auch mit denen, so aussen Westen auff Hamburg die Elbe einlauffen wollen, welche gleicher Gestalt jhr merckzeichen an dem Thurm haben, und nunmehr auf der Weser die Seetonnen nicht hochnötig, dann ohne das, das Wolseliges Frewlein Maria zu Jever, die Legung dieser Tonnen, als mehrernteils in Jeverscher Iurisdiction, den

Bremern nicht allerding verstattet. So ist auch die Norderse bißweilen dermassen ungestüm, daß man für den grossen Wällen ernante Seetonnen nicht sehen kann, oder dieselben wol gar abgestossen werden, dadurch dann offtmahls die Seefahrende Leute grosser gefehrlichkeit, wegen hoher Sande, unterworffen, den jennigen aber, so aus Hispanien, Norwegen und anderen abgelegenen Königreichen, auch Hollandt und Seelandt kommen, dienet der Thurm dazu, weile das Eylandt Wangerohe, das neheste an der See, daß die Schiffer, wann sie den Thurm vernehmen, wissen, wo sie sein, und also nach jhrem gefallen, die Seehafen, dahin sie gedenken, einlauffen können, sonderlich ist hieran auch gelegen, allen Schiffleuten, welche die Harle, Jade Weser aus- und einfahren, auch die Nordsee auf Bremen, und viele andere Örter, zu jhrem grossen nutz und vorteil gebrauchen wollen, daß also bemelter Thurm vor etzlich viel tausend Thaler, verstendiger erkenntniß nach, jährlichs nicht zu entrathen, hat also Wolbemelter Graff Johann, allen Schiff- und Kauffleuten zu gutem, und steter Gedechtnuß, wie obberürt, den Thurm wiederumb erbawen und aufführen lassen." — Das „Seebuch" von Manson, aus dem Schwedischen übersetzt von Hans Wittenburgk, Schiffer in Wißmar, Lübeck 1735, beschreibt in einer Segelanweisung den „Einlauf nach Riga": „Wenn man aus der See kommt, und man bekommt Kennung von den Rigischen Thürmen, welcher drey seyn, zwene gleicher Höhe, und der dritte etwas niedriger, so soll man so lauffen, daß man den niedrigen zwischen beiden hohen habe . . ." Wagenaer, 1588, schreibt in seinem „Spiegel": „Omme perfectelyk tot de conste ende wetenschappe der Zeevaert te gheraken is de principaelste middele, dat soo wanneer een Stuermann oft Bootsghesel, ut eenighe Landen, Riuiren oft Hauenen, zeylen wil, sal wel scherpelyk moeten letten, wat ghebome, Sloten, Toornen, Kercken, bekende Berghen, Duynen, Molens oft andere mercken daer op staen. Ende alle t' selfde alst nu een kenninghe van v begint te legghen, mette penne ontwerpen oft contrefaicten, ende dit op sekere ende ghewisse streken van den Compasse . . ."

**Kentern.**

1. Einen Balken mit der Hand oder mit einem sogenannten Kanthaken so bewegen, daß er sich um seine Kante dreht und auf die andere Seite zu liegen kommt. Wenn das mehrere Male

geschieht so bewegt sich dadurch der Balken von seiner Stelle und man kann in dieser Hinsicht das Kentern als eine Art von Fortbewegungsmittel ansehen. Was den Kanthaken betrifft, so gebraucht der Seemann das Wort auch in übertragener Bedeutung; „jemanden am Kanthaken kriegen“ heißt ihn gehörig fassen und vornehmen.

2. Ein Schiff oder ein Boot kentert wenn es sich unter allzugroßem Druck auf die Segel oder sonstigem Zusammentreffen widriger Umstände so auf die Seite legt, daß es seinen Schwerpunkt verliert und „über Kante“ geht, so daß die Seite die bisher oben war und immer oben sein soll nach unten zu liegen kommt; das Wort müßte eigentlich käntern heißen.

3. Der Strom kentert wenn Ebbestrom gewesen ist und nun Flutstrom einsetzt, der Strom also von der andern Seite oder Kante kommt.

4. Der Anker kentert, indem er sich auf die Seite legt. Kante ist überhaupt ein in seemännischem Munde häufig gehörtes Wort, wo das Hochdeutsche Seite sagen würde, daher die berühmte Zusammensetzung waterkant für Küste, Seeseite.

**Kerkedortje,** das, s. Schlappgording.

**Kessel,** der. Das lateinische catinus = Holzschüssel hat sich infolge der großartigen Siege der Dampfkraft zu einem gewaltigen Dampferzeugungsapparat ausgewachsen. Es ist hier nicht der Ort ein Mehreres darüber zu sagen, als daß die verschiedenen Systeme von Kesselanlagen teils nach ihrer Gestaltung, teils nach ihren Erfindern und Verfertigern benannt werden: Kofferkessel, Zylinderkessel, Lokomotivkessel, Wasserrohrkessel; Belleville-, Niclausse-, Dürr-, Thornycroft-, Jarrow-, Normand- und Richard Schulz-Kessel.

**Kette,** die, vom lateinischen catena, hat auf größeren Schiffen als Ankerkette das früher übliche Ankertau vollständig verdrängt. Sprachlich ist nur die Wendung „Kette stecken“ zu erwähnen, weil sie in übertragener Bedeutung gebraucht wird. Es heißt eigentlich: „mehr Kette zu den Klüsen hinausstecken“, was stets zu geschehen hat wenn ein Sturm aufzukommen droht. Das Bild der aus der Klüse herauskommenden Kette schwebt dem Seemann vor, wenn er für das, was man sonst nennt „den heiligen Ulrich anrufen“ oder „Kotzebues Werke herausgeben“, sagt:

„Kette stecken". Schon diese scherzhafte Bezeichnung beweist, daß Jan Maat mit seekranken Leuten nicht allzuviel Mitleiden hat.

**Kettenschifffahrt,** die, ist eine Flußschifffahrt bei der der betreffende Dampfer sich selbst an einer Kette entlang schleppt, die in den Fluß versenkt ist. Die Kette geht vorn auf das Dampfschiff hinauf und, auf Rollen laufend, hinten wieder herunter. Eine Gesellschaft, die auf der Elbe von Magdeburg nach Hamburg dergleichen Schifffahrt betreibt, heißt „die Kette".

**Kieker,** der.

1. Der Mann auf dem Ausguck, hochdeutsch schlechtweg „der Ausguck" genannt (und zwar mit etwas größerem Recht als der Soldat auf Posten die Schildwache heißt).

2. Ein Fernrohr, jedes Fernrohr, besonders aber das lange für **ein** Auge. — Kiken heißt gucken, kucken, sehen, schauen. Wahrscheinlich gehören kiken, sehen und kiken, stechen zu einer Wurzel, wie man auch von einem stechenden Blick und von einem Krimstecher spricht.

**Kiel,** der. Die Erklärung dieses wichtigen Seemannswortes wird dadurch recht erschwert daß es im Mittelhochdeutschen zwei einander gleich lautende und doch Verschiedenes bedeutende Wörter Kiel und Kil gibt, von denen ersteres Seeschiff, letzteres Kiel in dem uns geläufigen Sinne heißt. Doch auch das möchte noch angehen. Aber da wir gewöhnt sind Kiel als Schiffsteil auch fürs ganze Schiff zu nehmen, so stehen wir in doppelter Gefahr Kil mit Kiel in eins zu verschmelzen. Zunächst ist jedenfalls festzuhalten

1) daß es ein althochdeutsches Wort kiol gibt das Schiff bedeutet, mittelhochdeutsch kiel, altnordisch kioll (kjöll), angelsächsisch ceól, welches nachher im Altenglischen noch für „Schiff" gebraucht wurde, wie eine Urkunde des Königs Aethelred (978—1016), (gedruckt bei Höhlbaum, Hans. Urkundenbuch) beweist, wo es heißt: „si adveniat ceol vel hulcus (s. Hulk) et ibi jaceat 4 denarii ad telonum." Das ist das alte Seeschiff, in dem die Angeln und Sachsen über Meer gingen.

2. daß es auch ein altnordisch kiolr gibt, das Kiel bedeutet, alt- und mittelhochdeutsch kil, Federkiel und Schiffskiel, an den sich die Spanten als Rippen ansetzen, wie die einzelnen Rippen an den Federkiel.

So sehr nun diese beiden Wörter auseinander zu halten sind,

weil sie nun einmal grammatikalisch auseinander gehen, so stehe ich doch nicht an, zu glauben, daß beide ursprünglich doch aus einer und derselben Wurzel entsprossen sind, als welche Fick ku oder gu, schwellen annimmt. Diese Meinung wird dadurch bestärkt, daß unser Seemann anstatt Kielschwein Kolswin sagt, was doch von König Aethelreds Zeiten her ihm, dem äußerst zäh am Alten hangenden, könnte hängen geblieben sein. — Urverwandt mit gaulos schiff, eigentlich Eimer, also etwas rundlich Anschwellendes. Es kann nicht auffallen, daß die Germanen und die Griechen ein seemännisches Wort urgemeinschaftlich haben, da sie doch stammverwandt und in uralten Zeiten mit einander über den Kaukasus gewandert sind. Indessen ist es nicht einmal unbedingt nötig Urverwandschaft zwischen gaulos und kiol anzunehmen, da ja Bischof Ulfilas, der Übersetzer der Bibel ins Gothische und damit Schöpfer der gothischen Schriftsprache, in Konstantinopel ausgebildet worden war und dort unzweifelhaft Gelegenheit genug hatte, seemännische Wörter kennen zu lernen und sie aus dem Griechischen in gothische Form zu übertragen, von wo aus sie dann ins Althochdeutsche übergingen. (Bei den vielen engen Berührungen der alten Deutschen mit den Römern kann natürlich eine unmittelbare Herübernahme lateinischer Seemannswörter ins Deutsche noch weniger befremden, zumal mit neuen, verbesserten Werkzeugen sich überhaupt leicht der neue Name aus der Fremde einbürgert).

**Kielholen.**

1. Ein Schiff, es geht natürlich nur bei kleineren, am Gestade oder Ufer so auf die Seite legen, daß man an den Stellen, die sonst unter Wasser sind, arbeiten kann; also eigentlich den Kiel trocken holen. Auch in übertragener Bedeutung „das Unterste zu oberst kehren"; wenn eine Frau „Rein Schiff", d. h. große Frühjahrsreinigung des Hauses vorhat, so sagt wohl der dadurch erschreckte Mann in Holland: „zy zal beginnen te kielhalen" (Lüpkes, Seemannssprüche).

2. Ein früher gebräuchliches sehr empfindliches Verfahren, das teils bei der Linientaufe als grausamer Scherz, teils von Rechts wegen als bitterer Ernst geübt wurde, darin bestehend, daß einer an einem Tau von der Nock der einen Seite der Großrahe unter dem Kiel durch zur Nock der andern Seite der Großrahe geholt wurde. Wenn man in Deutschland und Holland auch

nicht, wie anfänglich bei großen Seeunternehmungen in England, die Gefängnisse entleerte um die Schiffe zu bemannen, so waren die Männer, die in früheren Zeiten ihren Handel in großen Wassern trieben, doch nicht grade die allersanftesten Brüder und mußten in strenger Zucht gehalten werden. Aubin beschreibt das Kielholen so: „C'est une sorte de punition qu'on pratique parmi les Hollandais, en cette maniére. On mène le coupable au bord du vaisseau, et on y atache une corde, au milieu de laquelle il est lié par le milieu du corps; ou-bien, on amène la vergue sur le vibord, et aïant mis le coupable sur le bout, on y atache la corde. Autour de son corps on met quelque chose de pesant, ou-bien l'atache à ses piés. La corde est aussi longue qu'il faut pour passer sous la quille du vaissean. Un des bouts en est tenu de l'autre coté, par quelques-uns des plus forts matelos de l'équipage; et l'autre bout est celui qui est ataché au vibord, ou à la vergue. Le coupable, à lordre qu'en donne le Quartier-maitre, étant jetté à la mer, ceux qui tiennent la corde à l'autre bord du vaisseau, la tirent le plus vite qu'ils peuvent, de sorte qu'il passe avec une grande rapidité, dans l'eau, sous la quille. On recommence même quelquefois, et on le jette autant de fois que la Sentance le porte. Ce châtiment est rude et dangereux, car le moindre defaut de diligence ou d'adresse, de la part de ceux qui tirent la corde, ou quelque autre petit accident, peut être cause, que celui qu'on tire, se rompe ou bras, ou jambes, et même le cou, ou quelque autre parti du corps; si-bien qu'on le met au rang des peines capitales." — Der „Artykelbrief" der Generalstaaten, das Reglement der Marine der Niederlande, die Grundlage der Disziplin an Bord, hält strenge auf Zucht, Ordnung und Gottesfurcht. Es mögen hier einige Bestimmungen in Aubin's Übersetzung Raum finden. I. L'Amiral, le vice-amiral, le Capitaine, Lieutenant, o u tout autre qui commandera un vaissean, prendra soin qu'on fasse tous les matins et tous les soirs la priére sur son bord, ou tout le mionde se tiendra prêt pour y assister, sur peine, en cas de défaut, de quatre sous d'amende pour la premiére fois; du duble pour la seconde fois; et d'être huit jours aux fers, au pain es à l'eau, pour la troisiême fois. II. Ceux qui ne se comporteront pas comme il faut, pendant qu'on lira la Parole de Dieu, ou qu'on fera la priére; qui riront, qui feront du bruit, et qui, de quelque maniére que ce soit, ne

se tiendront pas dans un état modeste, seront conduits devant le mât, y recevront des coups de corde de tour de tout leur Quart, et paieront six sous d'amende au profit du Prévôt. III. Quiconque prendra le nom de Dieu en vain, ou jurera, sera aussi mené devant le mât, et battu de coups de corde par son Quart, et paiera deux sous d'amende, aplicable aux pauvres, et six sous au Prévôt. XXIX. Ceux qui demeureront endormis lors-que le siflet se fait entendre, et lors-qu'il faut venir faire le quart, seront punis pour la premiére fois arbitrairement, par l'ordre du Capitaine, et de l'avis des Oficiers; pour la seconde fois ils seront battus de bouts de corde par tout l'équipage; et la troisiéme fois ils auront **la cale par-desous la quille.**"

**Kiellinie,** die. Wenn das Signal: „Im Kielwasser des Admirals folgen!" befolgt wird, dann segeln, oder vielmehr dampfen die Schiffe eines Geschwaders in Kiellinie, eines hinter dem andern, in genau abgemachten und inne zu haltenden gleichen Abständen, so daß also die Verlängerung der Linie des Kiels aller Schiffe in **einer** graden Linie verläuft.

**Kielwasser,** das, der Streifen schäumend bewegten Wassers, den das Schiff bei seiner Fahrt hinter sich läßt. Der Winkel, den die Linie des Kielwassers mit der Richtung des Kiels macht, zeigt die Größe der Abtrift an. Doch wird Kielwasser wohl auch gleichbedeutend mit Kurs genommen, was z. B. geschieht, wenn der Befehl an die Schiffe eines Geschwaders ergeht, daß sie im Kielwasser des Admirals folgen sollen.

**Kielschwein,** das. Verstärkung des Kiels. Mit Schwein hat das Wort aber nichts zu tun. Das hat Reinhold Werner „Schule des Seewesens" sehr wohl erkannt und sagt darum durchgängig anstatt Kielschwein Kielschweif. Das ist aber nur ein Verlegenheitsgriff und bringt uns nicht weiter. Wir müssen einen andern Weg der Erklärung einschlagen. Der niederdeutsche Seemann sagt Kielswin (eigentlich Kolswin s. Kiel). Swin heißt nun freilich auch Schwein, aber das Swin in Kielswin ist eben ein ganz anderes Ding als das Borstentier, das seinen Namen von der Diminutivform oder vielmehr Femininumform von Sau hat. Unser — swin hat von der Verstärkung den Namen. Das mittelniederdeutsche Wort swin hieß stark. Es ist zwar dasselbe wie das Hochdeutsche geschwind, früher mundartlich und auch jetzt noch manchmal ohne die Vorsilbe einfach schwind, aber es

hieß anfänglich weiter nichts als groß, heftig, stark. „Do bouweden se en slot, unde is ein swinde vast hus.“ (Lübecker Chronik.) „Dar weren sulen van glaze, de weren swynde grot“ (Lübecker Passional.) Der Wechsel oder vielmehr die Erweiterung liegt nahe. Von swind in der Bedeutung stark kann man leicht zu geswind in der Bedeutung schnell kommen, man braucht nur an einen starken, kühnen, kräftigen, unternehmenden Menschen zu denken, der wird allemal auch ein schneller Mensch sein. Schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts hatte sich diese Erweiterung bereits vollzogen und im Seegebrauch festgesetzt, wie wir aus dem niederdeutschen Fastnachtsspiel „Scriba“, das 1616 in Hamburg aufgeführt ward, erfahren. Da will eine Bäuerin ihren Sohn gern Latein lernen lassen und sagt zu dem Schreiber: Herr Schryver, he haft suss en schwinden vorstand, he schol dat Lackyn wol grypen mit der hand.“ Ja schon 1498 ist sie nachzuweisen. In diesem Jahre erschien die erste Ausgabe des Reineke de vos in niederdeutscher Sprache. Da heißt es: „Reinke log ser und swinde. Brun folgede en na alse ein blinde.“

**Kill**, die, auch Kille, die, ist, ähnlich wie Priel, eine natürliche Wasserrinne, ein natürlicher Wasserlauf, namentlich auf dem Watt; niederländisch kil; altnordisch, isländisch kyll; nordfriesisch kiel = Brunnen, Quelle. Mit diesem letzteren Worte ist es eins, wie denn das Stammverbum zu Quelle auch ein i anstatt des e hat; gothisch qillan.

**Kikebuse,** die, ein kleines, über Reifen gespanntes, tonnenförmiges Netz, worin das sich allmählich verengende und spitz zulaufende Ende des Stellnetzes oder der Fuke hineingesteckt wird, damit sich die in dem Stellnetze gefangenen Fische darin sammeln. Verbindung von kike = Gefäß (Feuerkike) und bus = Stall, Viehstall. — Am Dollart werden diese Kikebuse noch jetzt aus Weiden geflochten und für sich allein zum Fangen von Aal und Granat gebraucht.

**killen.** Die Segel killen, wenn sie hin und herschlagen oder wappern, weil der Wind aus Versehen des Steuernden oder wegen plötzlicher Richtungsveränderung weder von vorne noch von hinten kommt, sondern grade aus der Richtung in der die Rahe gebraßt ist; killen = schwappern, flattern, hin- und herschlagen, und zwar kurz und kräftig, nicht lahm und langsam wie wenn überhaupt kein Wind geht. Trotzdem ist es dasselbe Wort wie

niederländisch killen, englisch kill = töten, d. h. schlaff machen, der treibenden Kraft berauben; althochdeutsch quellan, chellen, chelen, mittelhochdeutsch quellen, quälen, töten, altenglisch quell, sterben, langsam hinsterben, hinschwinden, abnehmen, sich vermindern, nachlassen, was der Bedeutung wegen beachtenswert ist, weil die Fahrt des Schiffes durch das Killen vermindert wird und nachläßt. Neuenglisch chill, das Zittern und Beben der Hände vor Frost in oberdeutschen Mundarten kellen oder gellen, „o Mutter die Hände gellen mir so!“ sagt ein Kind, wenn die Hände so kalt sind, daß die Fingerspitzen sich anfühlen als bohre ein Wurm darin. — So wenig das Killen eines ganzen Segels gewünscht wird, so ist es doch das Kennzeichen eines guten Rudergasten, daß er, wenn er hoch beim Winde steuern soll, so nahe an den Wind geht, daß wohl die Luvschot der Oberbramsegels, aber nicht das ganze Segel killt; das ist dann der Beweis, daß er nicht höher steuern kann, aber auch nicht voller steuern will.

**Kimm,** die, auch Kimmung, die. 1. Der Horizont, der äußerste Gesichtskreis auf freiem Felde, besonders auf See; der äußerste Rand, da wo Erde und Himmel, besonders wo Meer und Himmel sich zu berühren scheinen, sich scheinbar mit einander verbinden. Mittelniederdeutsch kimme, niederländisch kim, englisch chimb, chime = Zarge, Rand einer Türe oder eines Tisches. Es liegt ein Thema zu Grunde mit der Bedeutung Zusammenfügung, Verbindung, Fuge, Verbindungsstelle. Im Angelsächsischen heißt cimbing commissura, Naht, wo zwei Dinge zusammentreffen. Niederdeutsch der äußerste Rand eines Dinges, nach dem Bremer Wörterbuch die über den Boden hinausspringenden Enden der Faßdauben. — Da die Stelle, wo Himmel und Erde sich verbinden, das äußerste Ende der Erde darstellt, so konnte sich, wie Doornkaat bemerkt, von selbst die Bedeutung des Äußersten oder Entferntesten in Bezug auf ein Land und seine Bewohner entwickeln, und demgemäß der Volksname der Kimbern und der Landsname Kimmerien oder Kimbrien. — 2. Im Schiffbau derjenige Teil der Außenbordwand wo die größte Krümmung ist, wo der Boden in die Seite übergeht, wo also eine Verbindung des Bodens mit der Seite stattfindet, wie die Erde sich mit dem Himmel verbindet. — Wenn ein Schiff bei einer Strandung auf die Seite fällt, so kommt es nach dem Gesetz der Schwere auf diese Kimmung zu liegen; etliche Planken ober- und unterhalb dieser Stelle

heißen Kimmplanken, und die Weger oder Wäger (s. Wägerung) heißen Kimmwäger.

**Kinbacksblock,** der. Jeder Block der eine Scheibe hat, hat auch eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Kinbacke, oder vielmehr mit zweien, da die beiden Backen zu den Seiten der Scheiben sich damit sehr wohl vergleichen lassen. Kinbacksblock heißt einer aber besonders, weil er neben den Kinbacken auch gleichsam noch einen Mund hat, nämlich einen Ausschnitt, durch den man das Tau über die Scheibe legen kann ohne erst das Ende einstecken und ganz durchholen zu müssen, was oft gar nicht angängig wäre, weil beide Enden mit irgend einem umfangreichen Gegenstande verbunden sind und nicht von ihm gelöst werden können.

**Kinke,** eine, ist eine Windung, eine Falte, ein Auge, eine Drehung in einem Tau, die sich leicht bildet, wenn es neu und zu hart gedreht ist; eine sehr gefährliche Sache, wenn das Tau durch einen Block laufen soll; es ist dann „unklar" und muß schleunigst klariert werden. Auch nennt man wohl die Biegungen eines aufgeschossenen Taues Kinken und warnt bei schnellem Ablaufen derselben: „Die Beine aus den Kinken bergen!" damit die Gewalt des abrollenden Taues sie nicht breche. „Sich aus den Kinken bergen" heißt auch allgemein in übertragenem Sinne sich vor irgend einer Gefahr in Sicherheit bringen. Die Benennng ist von kinke, einem niederdeutschen Worte für „gewundene Schnecke", entnommen, das von conchile kommt; kinken niederländisch krumm liegen, verwirren; auch niederdeutsch verwickelt; das Bremer Wörterbuch sagt: „Auch die Schneider brauchen dies Wort, wenn der Faden im Nähen sich selbst verwickelt und einen Knoten macht." Auf Wangerooge kink.

**Klabautermann,** der, kommt von dem mittelhochdeutschen Kobold (und Mann, Koboldermann), lächerliche aus Holz oder Wachs gebildete Figur eines neckischen Hausgeistes (ursprünglich Götzenbild, Bildnis eines Hausgeistes, das über dem Herde angebracht wurde. Nachher in der christlichen Zeit wurden dergleichen Bilder nur noch zum Scherz oder zur Zierde auf den Kaminsims gestellt, aber ursprünglich hatten sie tiefere, religiöse Bedeutung, Simrock, Mythologie S. 450, 6. Aufl. Bonn 1887). Griechisch Kobalos, verschnittener Possenreißer, mittelniederländisch coubout, neuniederländisch Kabout, flämisch Kabot,

Kabotermanneken. In dem immer mehr verschwindenden Aberglauben der Seeleute ein guter Schiffsgeist, der unten und oben, im Schiff und in der Takelage sein munteres Wesen treibt.

**klabastern,** eigentlich klabautern, wie man auf Wangeroog sagt, („dat is 'n ewig klabautern", wenn lange gekreuzt werden muß). Es heißt schlagen, purzeln, polternd laufen, neckend jemand nachlaufen, sich dabei überstürzen („Kobold schießen") wie ein Kobold. Da dieses Wort zum Scherz herausfordert, so ist klabastern offenbar auch eine scherzhaft gebildete Form für klabautern. Um das Holländische als einen ans Lächerliche grenzenden deutschen Dialekt darzustellen behaupten Unkundige immer wieder, es heiße „und seine Jünger folgten ihm nach" in der holländischen Bibel „en sijne jongelingen klabasterten achter hem naa"; das ist eine böswillige Herabsetzung der kräftigen, klangvollen, für die öffentliche Rede wie für die zarte Lyrik gleich geeigneten holländischen Sprache, in der es kein Zeitwort klabastern gibt und in der die Jünger Jesu discipelen genannt werden. Wohl gibt es ein Zeitwort klauteren = klimmen, klettern, aber das könnte auch von klaauw = Klaue kommen, käme es aber auch von Klabautermann, so hat es dennoch nichts Lächerliches an sich.

**Klafter,** das, vergl. Faden, kommt auch männlich, ja nach Kluge, sogar in allen drei Geschlechtern vor. Althochdeutsch klaftra. Die romanischen Wörter für Klafter braza, brasse sind bedeutungsverwandt, denn es ist das Maß der ausgespannten Arme; seemännisch nur Längenmaß von verschiedener Ausdehnung, (wie Fuß auch). Sonst auch als Kubikmaß gebraucht, „ein Klafter Holz", ursprünglich so viel man mit den Armen umklaftern kann. Der Teuthonista sagt: clafter, clater, later, vadem, dat is eyns menschen lenghd, weil angenommen wird, daß ein Mensch so groß ist wie die Entfernung von Fingerspitze zu Fingerspitze bei ausgebreiteten Armen. — Apostelgeschichte 27, 28 in der Uebersetzung Luthers: „Und sie senkten den Bleiwurf ein und fanden zwanzig Klafter tief"; das griechische Wort heißt orgyia und kommt von orego, ich strecke aus; es ist also hier der Raum zwischen den ausgestreckten Armen gemeint.

**klameien,** s. kalfatern.

**Klampe,** die

1. die einfachsten Klampen sind weiter nichts als Stücke

Holz, Klötze oder Kloben, dazu dienend, einer anderen Sache Festigkeit zu verleihen, z. B. Klampen der Mastspuren, Klampen auf denen die Wasserfässer fest liegen, Bugspriet-Wuhlings-Klampen, Treppenklampen an der Außenbordwand (Fallreepstreppe) für die Füße zum Treten und für die Hände zum Festhalten, Betingsklampen, Nockklampen u. s. w.

2. Eine Vorrichtung zum Belegen, d. h. Festmachen des Endes eines Taues; hierbei hat das unter 1. erwähnte Stück Holz ungefähr die Gestalt eines Ambosses bekommen, dessen Mitte an der Bordwand befestigt ist, dessen beide Seitenarme aber frei stehen, so daß man das betreffende Tau mehrmals um sie schlagen und zuletzt mit einem Kopfschlag befestigen kann; diese heißen Belegklampen.

3. Verholklampen haben lediglich den Zweck beim Holen oder Verholen dem Tau als Führung zu dienen.

Niederdeutsch klump oder klampe bedeutet etwas womit man einem andern Dinge Haft, Halt, Festigkeit, Verbindung, Zusammenhalt gibt, Querholz, Kloben, Klotz, Querriegel, auch einen Steg über einen Graben. Niederländisch klamp = Klammer, Zapfen, Band; englisch clamp, Balken, Latte, Leiste, Stück Holz zur Verstärkung und Befestigung; norwegisch und schwedisch klamp, Klotz, Baumstumpf, Holzkloben. Es stecken also zwei Bedeutungen in dem Wort: Klammer und Klumpen. Beide liegen auch schon in dem Zeitwort klimpan, von dem Klampe abstammt und dessen Grundbedeutung nicht nur spalten (Klumpen also = gespaltenes Stück Holz) sondern auch klammern = anhangen, verbinden, haften ist; sie kommen beide in Klampe zusammen: „Stück Holz zum Befestigen.“

**klar**. Dieses vielgebrauchte Seemannswort ist und bleibt in allen seinen Verwendungen immer das lateinische clarus = **rein.** Ob es nun klar, hell, deutlich, durchsichtig, unvermischt, schier, abgeklärt, gahr, fertig, bereit bedeutet, immer ist der Begriff rein das Ausschlaggebende. Sogar wenn das Kommando „Klar Schiff zum Gefecht!“ kommt, ist die Bedeutung zunächst nur: rein das Schiff von allem was im Gefecht hinderlich sein könnte, fort mit allem was im Wege ist (und dann: her mit allem was zur Schlacht gebraucht wird, was man haben muß um zum Kampfe bereit zu sein). So sehr also „Rein Schiff“ und „Klar Schiff“ begrifflich von einander verschieden sind, sprachlich

stehen sich die beiden Kommandos sehr nahe, nur daß bei „Rein Schiff" der Schmutz, bei „Klar Schiff" was sonst im Wege ist, entfernt wird. — Mittelniederdeutsch: klar = klar, hell, strahlend, herrlich, schön. Ein Hansareceß von 1386 spricht von einem „klare vorste unde dorluchtige here;" auch von einer claren eddelen vorstinne, von einer claren edelen juncvrouwen ist in jenen Tagen die Rede. Aber auch schon damals ward das Wort seemännisch gebraucht für „in guter Ordnung sein": „und haelden beyde schepe tho hope und hadden unse dynck klaer" (zum Gefecht); als wy nu menden, dat wy it klaer hadden, so horde wy, dat dar noch folk under der luken was." — „Wache klar zum Manöver!" „Alle Mann auf, klar zum Manöver!" „Klar zum Wenden!" etc. etc. „Klar beim Bolzen, klar beim Fall, klar bei der Schot" . . . . sind alles Befehle an die Leute die es angeht, sich bereit zu halten zu dem Kommenden und ihre Aufmerksamkeit auf das zu richten, was dabei zunächst zu geschehen hat. „Klar machen zur Musterung!" bedeutet noch nicht die Musterung selbst, sondern den Befehl, sich dazu fertig zu machen. „Klar machen zur Kirche!" heißt den Altar aufstellen, Stühle und Bänke zurechtsetzen, den Kirchenwimpel anstecken, fertig zum Hissen etc. etc. „Gig klar, Kutter klar!" lautet der Befehl, das betreffende Boot zu Wasser zu lassen, zu bemannen und fertig zum Einsteigen an die Fallreepstreppe zu legen, was, wenn es alles geschehen ist, dem ersten Offizier gemeldet wird: „Kutter klar!" (**ist** klar), „Klar Deck", „klar Deck überall!" heißt das Deck nach einem Manöver wieder in den vorigen Stand versetzen, so daß alles wieder für ein neues Manöver gebrauchsfähig bereit ist. Ein **„klarer Anker"** ein von seinem Tau, seiner Kette freier, d. h. wohl an dieselbe befestigter, aber von ihr frei d. h. ungehindert sich bewegender Anker, in seiner Verwendung von Tau oder Kette nicht gehemmt. Daher tragen die Unteroffiziere der Marine, die nicht direkt etwas mit der Seemannschaft zu tun haben, einen klaren Anker, ohne Tau, die seemännischen Unteroffiziere einen unklaren, von einem Tau umschlungenen, in ein Tau verwickelten Anker, weil angenommen wird, daß sie in der Lage sind, einen unklaren Anker zu **„klariren"** d. h. klar zu machen. Klariren ist etwas anderes als aufklaren, indem letzteres ganz allgemein aufräumen bedeutet, ersteres aber gesagt wird, wenn eine Sache nicht so ist wie sie sein soll, um ihren Zweck

zu erfüllen, wenn z. B. ein Tau einen Kink hat und man diesen beseitigt. — Das von klar kommende hochdeutsche erklären heißt niederdeutsch-seemännisch **verklaren**; daher **Verklarung** vor Gericht (s. d.) Das mittelniederdeutsche Zeitwort klaren bedeutet hell machen, ins Reine bringen, eine Rechnung bezahlen; intransitiv: erhellen. — Ein so häufig gebrauchtes Wort wird selbstverständlich auch in übertragenem Sinne angewandt. So heißt z. B. „klar beim Bolzen" überhaupt bereit sein zu irgend einem Werke, und „klar Deck machen" irgendwo aufräumen, dazwischenfahren, Ordnung schaffen; wie denn im Mittelniederdeutschen unklar sogar in moralischem Sinne gebraucht ward für unehrlich; Lübecker Totentanz: „hefet unklar gewest in talle, mate, wichte, rekenschop und ok in kope", sagt der Tod zum Kaufmann. — Eine ganz auffallende Bedeutungsverschiebung hat sich mit dem Wort klar im Englischen vollzogen. Da nennt man heutzutage allgemein Rotwein claret. Klaret war aber im Mittelniederdeutschen weißer Wein, weißer Gewürzwein, nämlich über Gewürz abgezogen und dann geklärter Wein. Schiller und Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch II. 473: „In dem Catal. med. (Lübeck 1784) wird vinum claretum als weißer, vinum hippocraticum als roter Gewürzwein aufgeführt, und letzterer doppelt so hoch angesetzt als ersterer. Die Bereitung beider beschreibt Gwaltherus Ryff in seiner kleinen Apoteck oder Konfektbüchlein, Straßburg 1552. — „Ein kostlick klareth edder czuckerwadter; wenn men czucker int water werpet, so isset nicht mehr water, sunder ein köstlich klareth edder czuckerwater."

**Klau,** die. Die Gaffeln sind zwar gabelförmig gestaltet aber die Gabelung daran heißt merkwürdigerweise nicht Gabel, sondern Klau = Klaue, weil sie wie eine Tierklaue den Schnaumast umklammert. Es heißt aber auch, nach einer auch anderweitig durch Seeleute mündlich bestätigten Angabe des Kapitänleutnants Frhrn. von Strombeck in der Marine-Rundschau (Übersetzung eines Kapitels über Jacht-Seemannschaft) der Teil des Segels, der sich zunächst der Klau befindet, Klau; in dieser Klau des Segels befindet sich eine Kausch zum Befestigen desselben.

**Kleid,** das, heißt im Munde des Seemanns nicht dasselbe wie im Hochdeutschen, sondern nur Decke, wie im Ostfriesischen und überhaupt im Niederdeutschen und Niederländischen kleed = Decke, Teppich ist. Auch im Althochdeutschen war dem so; da

hieß kleit Zeug, Tuch, (wie das engliche cloth), banckleit = Bankdecke, (aber nicht Bankkissen, denn das hieß bankphulwe, wie noch jetzt in Hochdeutschland ein Kissen „Pilwe" heißt). Mittelhochdeutsch satelkleit = Satteldecke. Seemännisch: Hängematts-kleid, Zwischendeckskleid. — Dem entsprechend wird auch kleiden gebraucht, doch siehe in Bezug hierauf Schmarting, Platting, Schladding und Sarving; auch heißt das Wegnehmen nicht entkleiden, sondern **abkleiden.**

**„Klein Holz".** Die Redensart: „es gibt klein Holz" besagt so viel als: es geht etwas entzwei, es wird etwas zertrümmert, es zerbricht etwas (auch wenn es nicht von Holz ist); ja man kann auch, wenn ein ganzes Schiff am Felsen zerschellt, sagen daß es „klein Holz" gibt; das bedeutet dann „scheitern" in seiner wörtlichen Bedeutung.

**Klinkerboot**, das, ist ein Boot, das als Außenhaut eine einfache Plankenlage hat, deren einzelne Gänge um einen geringen Teil ihrer Breite über einander greifen, indem jede Planke mit ihrer unteren Kante die Oberkante der unter ihr liegenden Planke bedeckt. Die über einander liegenden Plankenteile werden durch kupferne Gatnägel mit einander verbunden. — In Oldenburg, Ostfriesland und Holland heißen die Ziegelsteine mit denen die Chausseeen gepflastert sind Klinker, weil sie so hart gebrannt sind, daß sie klingen wenn man daran klopft. Mit diesem Worte hat jedoch unmittelbar das Klinker in Klinkerboot nichts zu tun, vielmehr kommt zunächst das niederdeutsche klinken = nieten, festmachen, festschlagen ein Etwas auf ein anderes Etwas, fest verbinden mit einander; und zwar ist dabei an das Geräusch gedacht, das bei dem dazu nötigen Klopfen entsteht, indem klinken eine nasalierte Form von kliken ist, das den Ton andeutet der entsteht wenn Eisen auf Eisen schlägt: „klick". Englisch clinch, nieten. Dasselbe onomatopoietische Wort wie unser klingen.

**Klinsch**, eine, ist nichts weiter als das unter dem Einfluß des englischen clinch = Klinke etwas umgebildete deutsche Wort Klinke, entweder im Sinne von „gekrümmtes, umgebogenes Ende eines Dinges" oder eines „haftenden, packenden, haltenden Etwas"; beide Bedeutungen von klinken (s. Klinkerboot) passen auf Klinsch sehr wohl; klinken heißt allerdings „nieten"; aber das Nieten besteht darin, daß das spitze Ende eines Nagels, der durch das zu Nagelnde durchgedrungen und auf der andern Seite

wieder herausgekommen ist, durch Klopfen umgebogen wird; dieses Umbiegen ist die ursprüngliche Art des Nietens, und im Gedanken an Biegung ist Klinke, ist auch Klinsch gebildet, denn eine solche ist ein solcher Knoten oder Stek, bei dem das Ende eines Taues in der Weise umgebogen ist, daß ein Auge entsteht; zunächst ein festes Auge; und dann wird noch einmal gebogen und der Tamp durch das feste Auge so durchgeholt, daß ein laufendes, bewegliches, veränderliches, sich dem zu befestigenden Gegenstand durch Biegen anpassendes Auge entsteht.

**Klote**, die. Kloten sind kleine Hölzer in Gestalt einer Kugel oder eines Zylinders mit einem Loch in der Richtung der Längsachse, um laufendes Gut zu leiten. Man unterscheidet Wantklote und Rackklote; letztere (nach Dabovich, Naut.-techn. Wörterb.) italienisch bertoccio per trozze (Pater, paternostro); französisch pomme de racage, englisch parrel-truck; erstere italienisch conduttore di manovra (Mandola), französisch margouillet, englisch bull's eye, shroud truck. Die Erklärung ist in dem Begriff Kugel gegeben. Klot heißt in Ostfriesland die Kugel die bei dem berühmten „Klotschießen" (einem Werfspiel das im Winter wenn die Graften zugefroren sind mit Leidenschaft als Wettspiel zwischen Dorf und Dorf betrieben wird); heißt niederdeutsch überhaupt Kugel (und Hode), Ball, Klumpen, Kloß; mittelhochdeutsch kloz, Klumpen, Ball; es ist demnach unser hochdeutsches Kloß, entsprechend dem französischen pomme, Apfel; oder auch unser Klotz.

**Klumpblock**, der, unterscheidet sich von einem gewöhnlichen einscheibigen Block durch den geringeren Scheibendurchmesser und die kürzere, gedrungenere Gestalt, hat also seinen Namen von Klumpen, wie auch der dicke, wenig zierliche Holzschuh der Ostfriesen und Holländer klump oder klumpe heißt.

**Klüse**, die. Die Klüsen sind zwei Löcher an jeder Seite des Vorstevens durch die das Ankertau oder jetzt vielmehr die Kette fährt; mit Blei oder Kupfer ausgefüttert, damit das Wasser nicht zwischen die Inhölzer laufe. — Es lag nahe, diese beiden Löcher mit zwei Nasenlöchern oder auch zwei Augen zu vergleichen, und dieser Vergleich ist denn auch in ausgiebiger Weise gemacht worden, namentlich in wenig vornehmer Rede, manchmal in recht vulgärer Art, so daß das Wort Klüse einen etwas knotigen Beigeschmack empfangen hat, ähnlich wie Panse, („ich haue Dir

eins in die Klüsen"). Klüse ist die niederdeutsche Form für Klause, althochdeutsch clusa, mittelhochdeutsch kluse = einsamer, **abgeschlossener,** (clusum von cludere, clausum von claudere) enger Raum (eines Einsiedlers, Klausners): abgeschlossener Behälter, Gebirgspaß, Engpaß, („durch diese hohle Gasse muß er kommen"). Dieser letztere Begriff hat das Wort bei den Seeleuten in Aufnahme gebracht. Es kommt auch, wie (1702) im Niederländischen dafür die Form kluisgaaten bezeugt ist, die Verbindindung klusgat = Klüsenloch vor, was aber ein tautologischer und volksetymologischer Verdeutlichungsversuch ist.

**Knagge,** die, auch der („ich schneide mir einen tüchtigen Knaggen Brot ab") Dick und Kretschmar, Seemannschaft I 444: „Mitunter hat das Ruder noch eine Einrichtung, welche den Zweck hat, besonders beim Rückwärtsgang des Schiffes den Maximalausschlag des Ruders zu begrenzen. Zu dem Ende ist an jeder Seite des Ruders, etwa etwas höher als die obere Wasserlinie, ein eiserner oder metallener Knaggen oder Ansatz angebracht, der sich bei ganz hart gelegtem Ruder gegen den Steven legt und so ein weiteres Drehen des Ruders über den Maximalwinkel hinaus verhindert." Das niederdeutsche Knagge, auch Knag, bedeutet dickes, unförmliches Stück, Brocken, Klumpen, Knorren, harter Ast im Holze, Baumstumpf, Wurzelstock; dann weiter Leiste, Zapfen, Pflock, hölzerner Wirbel.

**Knecht,** der. Die Knechte sind aufwärts stehende Hölzer bei den Masten mit Querstücken an ihren oberen Enden und drehbaren Scheiben für die Führung schweren laufenden Gutes. In den Querstücken stecken die Nägel zum Belegen der durch die Scheibe geholten Enden. Das Wort Knecht ist nach dem Muster von „Stiefelknecht", „stummer Diener" etc. gebraucht.

**Kneifsteck,** der, ist ein Stek, der den Vorteil hat, leicht gelöst werden zu können; er ist ist nämlich so eingesteckt, daß das Ende, wenn Kraft darauf kommt, bekniffen ist; hört aber die Kraft auf, so kann man das bisher bekniffene Ende bequem herausziehen und den ganzen Stek leicht lösen; und selbst wenn Kraft darauf steht kann das bekniffene Ende ohne große Mühe dem Zustande des Bekniffenseins entzogen werden. „Bekniffen" sein in übertragenem Sinne ist ein wenig angenehmes Gefühl, nämlich eine Art von moralischem Katzenjammer, eine Lähmung und Hinderung fröhlicher Tatkraft in Folge eines gemachten

Fehlers. — Weil ein Kneifsteck, sobald man an dem bekniffenen Ende zieht, aufgeht, „schlippt“, so heißt er auch (s. d.) Schlippsteck.

**Knickstag,** das, ist ein Sicherheitsstag, das in Tätigkeit zu treten hat, wenn das eigentliche Stag gebrochen ist. Es heißt darum auch wohl im Deutschen wie in den anderen Seemannssprachen der Nordsee Borgstag. Es ist also ein Reservestag, das seinen Namen vom niederdeutschen knick hat = Bruch, Sprung, Riß, weil es, wenn das betreffende Stag knickt, d. h. bricht — ein Tau „reißt“ nie, es „bricht“ in der Seemannssprache — als Knickstag an seine Stelle tritt.

**Knoten,** der.

1. s. splissen und knoten.

2. „das Schiff segelt sechs Knoten“, d. h. es segelt sechs Seemeilen in der Stunde. Die Meilen entsprechen den in bestimmten Entfernungen von einander befindlichen Knoten der beim Loggen abrollenden Logleine. Ein Schiff fährt so viele Seemeilen in der Stunde als Knoten der abrollenden Logleine in der Zeit eines ablaufenden Logglases (Sanduhr) gezählt werden.

**kockpit,** die. „An apartment under the lower gun-deck of a ship of war, ordinarily forming quarters for junior officers (and in action devoted to the surgeon and his assistents and patients). Eigentlich der Kampfplatz für einen Hahnenkampf. Da nun „junior officers“ manchmal etwas Kampfhahnartiges an sich haben, namentlich wenn sie allzulange zusammen an Bord desselben Schiffes bleiben, so hat man ihren Raum nach jener Arena genannt, wie man auch denselben Namen gegeben hat, „to the room in Westminster in which her majesty's privy-council hold their sittings“; es wird zwar behauptet, der Name käme, „from its having been the side of what was formerly the cock-pit belonging to the palace of Whitehall“ . . . aber wenn das wahr ist, so wird es doch höchstens die äussere Veranlassung gewesen sein, der innere Grund für die dauernde Herrschaft des Namens liegt wohl tiefer. — Der Name ist für einen entsprechenden Raum wohl auch auf deutschen Kriegsschiffen gehört worden, vor 20—30 Jahren häufiger wie heute.

**Kofferdamm,** der, und Korkdamm sind neumodische Wörter für neumodische Dinge, nämlich für bei der Panzerung notwendig gewordene Vorsichtsmaßregeln gegen Überflutungen durch über das Panzerdeck tretende Wassermassen. Sie haben also beide

den Zweck eines Dammes, der eine in Gestalt von kofferartigen wasserdichten Zellen, der andere gleicht diesem in Gestalt, doch sind die Zellen mit Kork, Cellulose, Pflanzenmark oder dergl. angefüllt. Wenn ein Schuß durch ein eisernes oder stählernes Schiff geht, so ist das für das Schiff, und wie sich neuerdings vor Taku herausgestellt hat, auch für die Mannschaft gefährlich. Durch den Kork etc. etc. soll dann wenigstens bewirkt werden, daß das Loch sich einigermaßen wieder zuzieht, wie früher beim Holzschiffbau, zu dessen Zeiten manchmal ein Schiff ungezählte Schüsse bekam ohne zu sinken.

**knoten** s. splissen und knoten. **Knoten,** der, s. Log.

**Kogge,** die, war das altfriesische Seeschiff von breiter und plumper Bauart, vorne und hinten rund und stumpf zulaufend, das nachher, etwas verbessert, in der Geschichte der Hanse eine große Bedeutung gewonnen hat. „Die Koggen waren sowohl Handels- als Kriegsschiffe und werden in der friesischen Geschichte zur Zeit der Kreuzzüge oft erwähnt, da die Friesen in diesen Schiffen die Fahrt nach Palästina machten. Von der letzten, recht unglücklichen, die 1269 unter König Ludwig dem Heiligen unternommen wurde, erzählt Klopp, Ostfriesische Geschichte, I 136: „Also wurden wieder in allen Kirchen die eisenbeschlagenen Blöcke errichtet und Reiche und Arme brachten ihre Beisteuern dar. Aber durch die Erfahrung der früheren Züge konnten viele Fehler vermieden werden. Den Weibern ward die Teilnahme am Zuge völlig untersagt, damit die auf früheren Fahrten häufig vorgekommenen Ärgernisse das Mal unterblieben. Es wurde eingeschärft, daß nur diejenigen am Zuge Teil nehmen möchten, die sich mit Lebensmitteln genügend selbst versorgen könnten. Deshalb sollte jeder einzelne Pilger mindestens mitnehmen: sieben Mark Sterling, ferner ausreichende Kleidung, Waffen, sechs Fäßchen Butter, einen Schinken, eine und eine halbe Rindsseite oder zwei Scheffel Mehl. Am Freitage nach Ostern 1269 war alles bereit. Die Schiffe wurden von den Priestern geweiht und gesegnet und dann stiegen die Pilger andächtig hinein, viele von ihnen mit Blutschulden beladen, die sie durch tapfere Taten an den Türken zu sühnen gedachten. Aber bei Borkum wurden sie durch niedrigen Wind drei Wochen lang aufgehalten. Man zählte in Allem aus Friesland 50 Koggen. . . . Der König Ludwig war schon vorausgesegelt und kämpfte in Afrika. Dort vereinigten

sich die Friesen mit seinem Heere, vollbrachten mit demselben wackere Taten und starben durch die Anstrengung und die Einwirkungen des ungewohnten warmen Klimas haufenweise dahin. Nach dem Tode des Königs schwand die Aussicht auf Erfolg. Zwar segelten die Friesen weiter nach dem gelobten Lande, aber nur, um nach Darbringung reichlicher Beisteuern von da aus wieder heimzukehren. Auf der Rückkehr trennten sie sich, wurden hierhin und dorthin verschlagen, geplündert und beraubt und wenige gelangten nach vielen ausgestandenen Drangsalen arm und entblößt ins Vaterland wieder heim"; doch wohl kaum ohne etwas von der Seemannssprache des Mittelmeeres mitgebracht zu haben. Man hat oft verwundert gefragt, wie denn schon so früh ein arabisches, griechisches, lateinisches Seemannswort solle ins Niederdeutsche gekommen sein. Die rege Beteiligung der Friesen an den Kreuzzügen mag einen der Wege andeuten. — Die älteste Erwähnung einer Kogge finde ich in einer, bei Friedländer, Ostfries. Urkundenbuch I. 12, abgedruckten Urkunde des Königs (Heinrichs III.) von England, d. d. Bedford, 13. Juli 1224: „Mandatum est maiori et vicecomitibus Londonensibus, quod, non obstante mandato domini regis eis facto de navibus arestandis, cogam Lamberti de Brema et cogam Bracheri de Amethis apud Londonum arestatas occasione predicta permittant sine inpedimento ad partes suas abire". In den Urkunden, Recessen und Schraen aus der Hansazeit kommt das Wort unzählige Male vor, da es die damals gangbare Art von Schiffen bezeichnet, auch Kriegsschiffen. Der Name oorlogschip ist aber niederländisch. Die Hansa nannte ihre Kriegsschiffe Friedeschiffe, vredekoggen, weil sie eben als Kriegsschiffe für den Frieden und die „Befriedigung" des Handels zu sorgen hatten. Nach Hirsch, Handels und Gewerbsgeschichte Danzigs 263) wird unter Kogge das Seeschiff im Gegensatz zum Flußschiff verstanden und sind holk, krever, barse und schute nur verschiedene Arten von Koggen. Doch sind bekanntlich dergleichen Schiffsnamen schwer auseinander zu halten; ihrer viele sind auch, weil die Formen und Größenverhältnisse zu unbestimmt sind, schwer zu bestimmten „Typen" zusammen zu bringen, wie denn z. B. in folgender Urkunde vom Jahre 1368 aus Lübeck schute doch nur ein Beiboot zu einer Kogge ist. „de stede . . . . schollen vthmaken teyn cogghen ghemanned mit ghuden wepeneren, dat is tho vorstande hunderd

wapende man in enen giwelken kogghen onde tho giwelken koggen schollen wesen een schute onde een snykke." — Auch im Altnordischen kommt das Wort schon früh vor, doch bemerkt Müllenhoff, daß es nur von hanseatischen, sächsischen Seeschiffen gebraucht wird; was also auf südlichen, romanischen Ursprung schließen läßt, so daß vielleicht grade die Kogge durch die erwähnten Kreuzzüge, in Gemeinschaft mit französischen Schiffen unternommen, das Wort in Aufnahme gebracht haben: altfranzösisch coque (neufranzösisch coche), spanisch, italienisch coca, cocca, vom lateinischen concha, Muschelschale, muschelartiges, muschelförmiges Gefäß, dann überhaupt Gefäß. Daher auch italienisch cocchio, Personenwagen, unsere Kutsche.

**Kohlenbunker** s. Bunker.

**Kohlenstander** s. Stander und Kohlenwippe.

**Kohlenwippe**, die. Dick und Kretschmer, Seemannschaft I. 314: „An einem Strecktau aus Stahldraht, welches je nach der Takelage oder der sonstigen Einrichtung des Schiffes zwischen den Unterrahen, den Ladebäumen, den Bootsdavits oder zwischen besonders vorgesehenen und im Bedarfsfalle aufzubringenden Spieren ausgeholt wird, werden in passenden und nach der Lage der Kohlenlöcher oder Kohlenpforten berechneten Abständen einfache Jollentaue angenäht, deren Läufer an dem einen Ende mit Haken versehen sind und deren holende Parten durch auf Deck befestigte Leitblöcke geschoren werden. In die Haken werden die gefüllten Kohlenkörbe gehängt, die holenden Parten werden entweder durch Menschenkraft oder durch Maschinenkraft durchgeholt. Die Jollentaue führen speziell den Namen **„Kohlenwippen"**, während das Strecktau auch mit dem Namen „**Kohlenstander** bezeichnet wird." — Diese Bezeichnungen müssen als treffend anerkannt werden, denn das Strecktau steht zwar nicht, woran man gewöhnlich bei Stehen denkt, „auf und nieder," sondern horizontal, aber es ist doch ein stehendes, festes, möglichst unbewegliches Tau; das Jollentau aber muß wegen der Ortsveränderung, die mit dem Korbe voll Kohlen vor sich zu gehen hat, eine wippende d. h. schaukelnde Bewegung machen; wippen niederdeutsch: auf- und niederschweben machen, in's Schwingen und Schweben bringen; auch sich selbst schwingen, tanzen, hüpfen. Althochdeutsch wifan = winden; gothisch veipan umwinden; Wurzel wip, winden.

**Koje,** die. Im Sprachgebrauch der Kriegsmarine nur Bett, niemals Kammer, wiewohl es mit Kabine, Kambüse und Kajüte verwandt ist. Die bei Erklärung dieser Worte angeführte Stammsilbe kab heißt niederdeutsch nicht nur kave, sondern auch kove und kowe. Da damit immer nur ein sehr bescheidener Raum bezeichnet wurde so lag es nahe, dem kowe die Diminutivendung je anzuhängen; bei der Aussprache fiel dann das w von selbst aus und Koje war gebildet. Derselbe Vorgang wäre anzunehmen, wenn man etwa das Wort vom lateinischen cuba, Schlafgemach, ableiten wollte. Das wäre nur noch etwas umständlicher und weitläufiger; und warum in die Ferne schweifen? Beachtenswert ist, daß schon zu Kilians Zeiten Koje nicht Kammer sondern Bett hieß. „Koye int schip: cubile nauticum, lectulus nautae. — Eine einfache hölzerne Bettstelle, wie sie an Bord gebraucht wird, führte früher den Namen Setkoje, Setzkoje, weil sie — im Gegensatz zu fest eingebauten Kojen — beweglich ist und von einem Ort an den anderen gesetzt werden kann. Zwei von dieser Art haben dem Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" im J. 1647 das Leben gerettet (s. Schönfahrsegel und Luv am Ende): „Mir war auch unter dem Wasser nicht allzuwol zu muthe, so, daß ich bald wieder oben kann, fühlete auch indem neue Krafft, und kam eine See die hub mich auff, so, daß ich biß unter die Arme aus dem Wasser kam, mir lieff auch kein Wasser über das Haupt wie zuvor geschehen, so, daß ich etwas von mir sehen konte, ward auch indem zwo Setkoyen oder kleine Betsteten, so man auff Schiffen gebrauchet gewahr, die von der See alsobald zu mir geworfen worden, also legte ich auff jeder Koje einen Arm und hing so in der Mitte, biß die Türken kamen und holten mich aus dem Wasser."

**Koker**, der. Bei hölzernen Schiffen wird der Ruderhals, bei eisernen die Ruderspindel in einem Umbau wasserdicht in das Schiffsinnere eingeführt, in der Regel indem an der Spindel eine Stopfbuchse angebracht wird. Diese Einführung, also die Hülle um die Spindel, heißt Koker. Das ist dasselbe Wort wie das ebenso gebräuchliche niederdeutsche kaker = **Köcher**, Gehäuse, Büchse, Futteral, Behälter, Röhre, Rinne. Verwandt mit Kogge, und Kachel und concha, von einer Grundbedeutung „umschließen," und noch in verschiedenen anderen Verwendungen an Bord, immer aber mit dem Begriff „Umschließendes" — Köcher — gebraucht.

**Kolderstock,** der, eine veraltete Rudervorrichtung, nämlich ein vertikaler Handgriff an der (horizontalen) Ruderpinne, durch das Koldergat, bezw. die Kolderluke nach oben führend. Hildebrand in Grimms Wörterbuch V 1612 hat von Chyträus, M. Kramer und Adelung das Wort übernommen und trotz der Veraltung beibehalten; er meint für Weiteres sei zuerst die allgemeine Bedeutung zu ermitteln. Nun haben bei vielen Benennungen die Geräusche, die die benannten Sachen machen den Ausschlag gegeben. Ich nehme daher an, daß Kolder nach dem Geräusch genannt ist, das durch das Steuern mit dem Kolderstock notwendig verursacht werden muß. Der Stock fährt nämlich der leichteren Beweglichkeit halber durch eine hölzerne Rolle, „Nuß" genannt, die sich mit ihm hin und her bewegt. Das kann nicht ohne das eigentümliche kullernde, kollernde Geräusch vor sich gehen, das sich allemal hören läßt wenn Holz auf Holz gerollt wird. So wäre also an kollern zu denken. Nun ist aber aus Holder Holler geworden; warum soll nicht anch aus Koller Kolder werden können? Zumal wenn vielleicht einem Hochdeutschen Munde Koller nicht vornehm genug war? Man denke an die scherzhafte Bildung Klopfstock für Klopstock. Auf dem Wege vom Niederdeutschen ins Hochdeutsche haben viele Seemannswörter ähnliche Verdunkelung erfahren, vergl. löschen, Pferd, Maifeld.

**Kofferkessel,** s. Kessel.

**Kolk,** der. Grimm, V. 1613. hat viererlei Bedeutung für Kolk: 1. Erdloch, das von Wasser ausgespült oder ausgerissen worden ist. 2. Als Cisterne, Grube mit Wasser, braucht es selbst Luther einmal in der Bibel III. Mose XI. 36. 3. Strudel im fließenden Wasser. 4. Doch die ursprüngliche Bedeutung scheint einfach Erdgrube, Grube überhaupt. — Darnach wäre das Wort eine Weiterbildung des Stammes kul in Kuhle = Loch. Hildebrand weist aber für die unter 1 angegebene Bedeutung selbst auf kolken hin, gleich klucken, kluckern, klangmalend und „strudeln, gurgeln" bedeutend, ein dumpfes rollendes Geräusch machen, wie wenn Wasser sich mit Gewalt durch eine enge Bahn bricht. Kolk in der ersten Bedeutung, und nur mit dieser haben es Seeleute zu tun, ist aber, nach Dornkaat, „ein Loch oder eine Vertiefung in der Erde, welches beim Durchbruch oder Riß eines Deiches durch das mit Gewalt einströmende und

die Erde herauswühlende Seewasser entsteht (wie z. B. 1825 bei der großen Sturmflut der über hundert Fuß tiefe Kolk bei dem Dorfe Larrelt, oder der Larrelter Kolk)". Allerdings ist auch an der Wasserkante Kolk ebenfalls ein mit dem Spaten ausgegrabenes Loch, aber es ist doch anzunehmen, daß die durch kolkendes Wasser entstandenen Kolke eher waren als die von Menschenhand. Denken wir daran, daß der Kolkrabe seinen Namen jedenfalls vom Ton hat, den er von sich gibt, und daß im übertragenen Sinne „kolken", „dazwischen kolken" doch auch nur „krächzen wie ein Kolkrabe" bedeutet, so gewinnt für Kolk unter 1, die Lautmalerei sehr an Wahrscheinlichkeit, und es mögen 2, 3 und 4 Bedeutungserweiterungen bezw. — Verschiebungen sein, vielleicht vom Gedanken an Kuhle beeinflußt. Für die Ableitung von kolken = gurgeln spricht in Sonderheit die Bedeutung unter 3., Strudel, dessen Geräusch gurgelnd ist.

**Kommodore,** der.

1. An officer, generally a captain, holding a temporary commission with a rank between that of captain and admiral, who commands a ship or detachment of ships in the absence of an admiral. 2. A title given by courtesy to the senior captain when three or more ships of war are cruising in company. 3. The senior captain of a line of merchant vessels. 4. The president of a yachting club. 5. The convoy or leading ship in a fleet of merchantmen, which carries a light in her top to conduct the other ships." Bei uns zeitweilig nur im Sinne von No. 1 in Gebrauch. Vom spanischen comendador.

**Kompagnie,** die. Der unter diesem Namen bekannte Truppenverband der Armee und der Marine am Lande heißt an Bord Division; nicht zu verwechseln mit anderen, größeren Verbänden dieses Namens. Kompagnie ist ähnlich gebildet wie Kamerad (von Kammer) oder Geselle (von Saal), nämlich von panis und cum; die Leute von einer und derselben Kampagnie sind also Kumpane zusammen, Leute die mit einander gemeinschaftlich ihr Brot essen; daher auch Kumpanie und mit komisch-lateinischer Endung in alten Studentenliedern Kumpaneia.

**Kompass,** der. Das bekannte Werkzeug zur genauen Bestimmung der Himmelsrichtung. Daß ein so wichtiges Stück der Seemannschaft im Laufe der Jahrhunderte vielerlei Verbesserungen erfahren hat, läßt sich denken. Es gibt gar verschiedene Arten

von Kompassen. Hierher gehört nur das Sprachliche. Dieffenbach, „Celtica", sucht mit großem Aufwand von Gelehrsamkeit zu beweisen, das Wort komme aus dem Keltischen, und zwar aus dem kymrischen Ast, nämlich von der Wurzel kam, kamp, Krümmung, davon comminus, Weg auf dem man umkehrt und so eine Krümmung macht; Schritt, Weg, Felge am Rad. Das ist doch weit hergeholt. Viel näher liegt und viel einfacher ist auf das Lateinische zurückzugehen, wie denn das Wort doch auf den ersten Blick dahin zurückweist. compassus = com-passus wurde auf dem Wege ins Altfranzösische schon im Provençalischen zu compas = gleicher Schritt, (Mitschritt); daher, wie auch im Spanischen, Takt, Versmaß, Maß und Werkzeug zum Messen. Wie nahe lag es da im Nautischen das wichtigste Maßwerkzeug, als es in den seemännischen Gebrauch kam, einfach schlechthin **das** Werkzeug zn nennen; der hat dann solches Übergewicht erlangt, daß es nur in dieser einen Bedeutung ins Deutsche (und viele andere Sprachen) überging. Das Italienische nennt zwar den Kompaß selbst bussola, (und demgemäß liest man in älteren deutschen Schriftstellern das Wort wohl auch einmal), aber es hat doch compasso für Zirkel als Meßinstrument, und es wäre kein Schade gewesen, wenn es die Weiterbildung dieses Wortes, die die Franzosen vornahmen mitgemacht hätte, denn Kompaß gibt doch eine viel sinngemäßere Bezeichnung ab als bussola, das nichts weiter als eine Büchse bedeutet, oder vielmehr ein Büchschen, lateinisch buxula von buxus, der Buchs, die Büchse; Arzneigefäß aus Buchsbaum. Der Begriff des Messens liegt so sehr in Kompaß, daß man lange Zeit im 16. Jahrhundert eine Vorrichtung zum Messen der Zeit, ein solarium, horologium, ein Sonnawer — Sonnenuhr — einen Kompaß nannte; noch Schönsleder 1618 hat compasz oder Sonnenuhrlin.

**Kontre-Admiral**, der. Was eigentlich unter diesem Dienstgrade ursprünglich zu verstehen war als das Wort noch keinen titelhaften Dienstgrad, sondern eine vorübergehende „Funktion" anzeigte, erhellt aus einer Verbindung der englischen mit der holländischen Bezeichnung, Rear Admiral und Schout by nacht. Rear ist die Nachhut, der Teil des Geschwaders which is behind the rest; Rear Admiral also der Befehlshaber der Nachhut. Unter Umständen war er auch der Stellvertreter des Flotten-Admirals. Während dieser nämlich am Tage von dem Vize-

Admirmal sich vertreten ließ, vertrat ihn des Nachts der Schulze bei Nacht, der Kontre- oder Gegenadmiral, wie man zu sagen pflegt „mein Gegenpart", oder „ein Gegenstück." Aubin, 1702: Contre-Amiral. C'est un Officier qui commande l'arriére garde, ou la derniére division d'une armée navale. Cette charge n'est qu'une simple qualité en France, car il n'y a point de Contre-Amiral fixe: il ne subsiste que pendant un armement considérable, ou les Officiers Généraux sont emploïez. Dans ces ocasions le plus ancien des Chefs d'escadre porte le pavillon de Contre-amiral, qui est blanc, de figure quarrée et qui s'arbore à l'artimon. Mais en Hollande la qualité de schout-by-nagt est fixe comme les autres; aussi les fonctions de cet Oficier ne sont-elles pas les mêmes en tout, que celles d'un Contre-amiral. Cependant comme elles en aprochent plus que des fonctions d'aucun autre Oficier en rang, on ne peut traduire plus convenablement le terme de Contre-amiral en Hollandois, que par celui de Schout-by-nagt. „Le Contre-amiral, ou Schout-by-nagt, est le troisiême Oficier des armees navales. Ses principales fonctions sont avoir l'oeil, pendant la nuit, à-ce-que tous les vaisseux gardent leur rang en naviguant, afin-qu'ils ne s'abordent pas, et qu'il n'y ait point de confusion; et c'est à lui de dénoncer ceux qui ne font pas leur devoir à cet égard." — Über die verschiedenen Befehlshaber lesen wir im „Durchläuchtigsten Seehelden" (1631): „Im Jahre 1585 ward Drak mit einer Flotte von fünff und zwantzig Segeln, und 2300. so Soldaten, als Boots-Leuten ausgesandt, und gieng den 22. Septembris von Pleymouth in die See, sein General-Stadthalter war Christoph Carlile; Antonius Pocoel sein Sergeant-Major. Capitain Mattheus Morgan, und John Samschon Corporale zu Felde. Die Land-capitaine waren . . . . . Capitain Martin Forbischer, der gleichfalls seiner gethanen Reisen halber berühmt, war Vice-Admiral in der Primerose, capitain Franciscus Knolles war Rere-Admiral oder Schultz bey der Nacht, in dem Gallion Leicester." Im Jahre 1607 setzten die Hochmögenden Herren Staaten den Jakob von Heemskerck zum Admiral und sandten ihn mit einer Flotte aus, „den schlaffenden Geist der Spanier aufzuwecken.". „Diese Schiffe fuhren den 25. Martii auß dem Texel, und kamen den 27. an bey der Insul Wiht, allda sie vier Schiffe auß Seeland, unter den Capitainen Laurentz Jacobs Alceras, als Vice-Admiral, auf dem rothen Löwen,

Martinus Hollart, Cornelius Faes, und Peter Cales antraffen, dessen letztern Schiff an den Grund gesegelt und geblieben war, aber die Gereitschafft und Vorrath samt dem Volck (außgenommen eylff Boots-Gesellen und fünff Soldaten, die zuerst mit dem Boot davon fahren wollen, und ertrunken) seyn auf die andern Schiff übergenommen worden. Von Rotterdam waren auch unter der Wiht ankommen, Capitain Lambert Hendricks, sonsten der schöne Lambert, Schaut bei Nacht, mit dem Schiffe der Tiger." — In der Kaiserlichen Marine ist Kontre-Admiral jetzt ein Dienstgrad, „une qualité fixe", den ein im Range eines Generalmajors stehender Flaggoffizier bekleidet, einerlei was für einen Dienst er tut, einerlei auch, ob er ihn an Bord oder am Lande tut.

**Kontrebande,** die. Zahllos sind die deutschen Wörter, die mit dem fremden Kontre verbunden sind. Kontrebande bedeutet eine Ladung oder Waren, die zu laden und zu führen verboten ist, die geführt wird contra bando, d. h. gegen öffentliches, gesetzlich verkündetes Verbot. Das bando ist deutscher Herkunft, mit Bann verwandt, vergl. abandonnieren.

**Kopfschlag,** der. Wenn man mit mehreren Schlägen um eine Klampe, oder einen Knecht oder sonstwie ein Tau belegt, so heißt der oberste Schlag, der so gelegt ist, daß er sich selbst bekneift und nicht aufgehen kann, Kopfschlag. Soll eine Spier getaut oder aufgehißt werden, so nimmt man, nachdem man um sie einen Zimmer- oder Balkenstek gelegt hat, mit der Bucht der Jolle noch einen Kopfschlag; Kopf bedeutet hier also etwas das **über** einem anderen ist.

**Korrespondentreeder**, der. Wenn mehrere Kauf- oder Geldleute zusammen einen Reedereivertrag machen, gemeinschaftlich ein Schiff zu befrachten, so führt einer von ihnen die Geschäfte mit dem Kapitän und anderen in Betracht kommenden Personen. Weil das mancherlei Schreibwerk mit sich bringt, so heißt dieser eine, der Geschäftsführer und bevollmächtigter Vertreter der andern ist, Korrespondentreeder.

**Korsar,** der, der Seeräuber. Das lateinische cursus = der Lauf, die schnelle Bewegung zu Pferde, zu Wagen u. s. w., die Fahrt, Reise, der Weg, insbesondere zu Schiffe = der Kurs, heißt spanisch corsa. Dieser Form entsprechen das italienische corsare und corsale, spanisch corsario, cosario, provençalisch corsare, französisch corsaire, mittellateinisch corsarius. In der eigent-

lichen Bedeutung des Wortes liegt also nichts Seeräuberisches; das ist erst im Mittelalter hinzugekommen, doch wohl weil die Seeräuber ihren corsa besonders schneidig verfolgen mußten.

**Korvette**, die. Ein neuerdings amtlich auf den Aussterbe-Etat gesetzter Name für ein größeres Kriegsschiff, der lange im Gebrauch der Marine war; man unterschied „Glattdeckskorvetten" mit den Kanonen an Deck und „Gedeckte Korvetten" die ein Deck mehr, das sogen. Batteriedeck, besaßen. Der Name stammt aus dem Lateinischen, wie schon Weigand richtig erkannt hat: „1721 die Courvette, aus lat. corbita = Lastschiff, von lat. corbis = Korb." Offenbar hat ein Lastschiff bei den Römern eine etwas plumpe korbartige Gestalt, vielleicht war es sogar ursprünglich eine Art wirklichen Korbgeflechtes. In No. 28, Jahrgang 1895 der Wochenschrift „Nach dem Dienst" befindet sich ein Bild, „Schiffe auf dem Euphrat", das uns die Herkunft von Korvette aus Korb deutlich vor die Augen stellt. Diese Schiffe sind wirklich nichts weiter als Körbe. Im Texte heißt es: „Die innerasiatischen Völkerschaften hassen nichts mehr als Änderung und Fortschritt, und auch die unter das Joch der Türken gekommenen Völker Kleinasiens zeigen denselben Charakterzug. Haus- und Feldgeräte sind noch von derselben urwüchsigen Form, welche nach den Erzählungen der Bibel und der alten Schriftsteller vor 3000 Jahren üblich war. Über den Euphrat führen fast keine Brücken; aber man bläst einfach die abgezogenen Felle von Ziegen auf, bindet sie zusammen, legt eine geflochtene Matte darüber, und das Schiff ist fertig. Ähnlich sind die Frachtkähne, welche wir auf unserm Bilde sehen. Sie sind von starkem Schilf geflochten und in ihrer Form dem Kürbis nachgebildet. Sie haben zwar eine große Tragfähigkeit, sind aber sehr schwer lenkbar, da sie sich zu leicht um sich selber drehen; auch sind sie fast nur stromabwärts zu benutzen und müssen stromaufwärts leer gezogen werden." — Ein geflochtener, oben offener, kürbisförmiger Korb verglichen mit unserem „Fürst Bismarck" zeigt uns einen bewundernswerten Fortschritt der Schiffsbaukunst. — Corbita wurde im Spanischen zu corbeta, im Portugiesischen corveta, französisch corvette, früher courvette; so bei Aubin 1702, welcher schreibt: „C'est une espéce de barque longue, qui n'a qu'un mât et un petit trinquet et qui va à voile et à rames. Les Courvettes sont frequentés à Calais et à Dunquerque. D'ordinaire on ent

tient à la suite d'une armée navale pour aller à la découverte et pour porter des nouvelles." Korvette war also vor 200 Jahren zwar bereits Kriegsschiff, hatte es aber damals noch nicht weiter als bis zum Aviso gebracht. — Der Name Korvette ist in der deutschen Marine abgeschafft und durch „Kreuzer" ersetzt; die Rangstufe eines Majors der Armee nennt man noch immer mit dem Worte Korvettenkapitän.

**Krabben fangen** wird scherzweise gesagt, wenn ein mit anderen zusammen im Takte rudernder Matrose einen Streich, „Pull" genannt, ausläßt, indem er mit dem Riemen nicht tief genug ins Wasser kommt, so daß, wenn er nun anzieht, das Wasser keinen Widerstand bietet und der Ruderer rückwärts zu fallen droht.

**Kragen,** der.

1. Des Mastes, ist ein Stück Presenning oder geteerten Segeltuches, das, wie ein Kragen um den Hals, um den Fuß des Mastes gelegt wird, da wo er durch das Deck geht, damit an dieser Stelle kein Wasser in das Schiff eindringt.

2. Des Stags, ist ein Stropp oder ein Auge mit dem der unterste Teil eines Stags befestigt wird; auch dieser Stropp, dieses Auge, wird wie ein Kragen umgelegt, z. B. der Kragen des Fockstags um das Bugspriet.

Von einem solchen Stagkragen ist in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt", Lübeck 1673, zu lesen: . . . . begegnete mir ein grosser Nordwesten Sturm, so daß ich mit kleinen Segeln mußte bey halten: weil nun das Gewitter länger anhielte, ward das Wasser deswegen sehr holl, so daß das Schiff dadurch sehr arbeitet, könte auch bißweilen nichtes mehr dann ein Siegel führen, biß endlich daß Bochspret die Vorsteve loß machte, es war aber ein Stück, so daroben war aufgesetzet und biß an die Klüsen hinunter lieff (also nicht der eigentliche Steven, sondern das Gallion); Weil es aber Nacht war, und wir kein Mohnschein hatten, auch sobald kein Mittel finden konten, daß wir es fäst machten, so waren wir entschlossen daß Bockspret weg zu hauen; Ging derowegen mit dem Zimmermann vor auff die Pflicht (der zweite Teil jener „Beschriving" ist hochdeutsch; im ersten Teile, der „in unser Saxsischen Sprack" geschrieben ist, würde das Wort Plicht gelautet haben; es sagt der Verfasser aber ausdrücklich: „Ick heb mi nicht gebunden an de Wörde und Nahmen,

offt se wor nicht recht na dem Saxsischen luden'; Sundern mi reguleret nor de Manner, alß idt by unsen Seefahrenden wert gespracken, up dat idt desto besser van ehm kan verstahn werden"), und hielt mich mit der einen Hand an den **grossen Kragen vons Stag**, mit der andern Hand den Zimmermann, daß er das Bochspret weghauen sollte; Indem kam eine See und nahm das Bockspret gantz mit sampt der Steve und Pflicht, welche unter drey Balcken hatte, und war die Focke-Mast darein gefüget mit Bretter und allem Uberbort: Ich und der Zimmermann wurden zu unserm Glücke inwerts geworffen, kamen hinters Both zu liegen, daß Bochspret aber schlug mit dem vor Ende hinterwerts, und holete die Focken-Mast mit daß Focken Stach hinten über, so daß das Focken Spar ins Raum brechen mußte, also mußten wir die Mast auch weghauen. Daß grosse Stach aber, weil es auff die Vorsteve fäst war, und dieselbe nun abgebrochen, so kam dasselbe Stach auch loß zu liegen, kontens auch in der finstern Nacht so bald nicht wieder fäst bekommen, also fiel die grosse Mast auch über Bort."

**Krahn,** der, eine Hebevorrichtung für schwere Lasten. Man unterscheidet feste Krähne, am Lande, und schwimmende oder Schwimmkrähne, die längsseit eines Schiffes fahren und Lasten an oder von Bord geben. — Dasselbe Wort wie Kranich, weil nach Beinen, Hals und Schnabel dieses Tieres ursprünglich der Krahn hergestellt worden ist. So schon im Griechischen: geranos = Kranich und Hebezeug; vergl. Bock, Widder. An Bord der Schiffe gibt es **Krahnbalken** zum Heben von Lasten, Ankern etc. Krahnbalksweise steht etwas, das steht wie ein Krahnbalken, nicht grade von vorn, nicht grade von der Seite, sondern zwischen beiden Richtungen. Französisch (1702) gruan. Dasselbe Wort bedeutet auch Grütze, aliment ordinaire parmi les Hollandois qui en font leur potages sur les vaisseaux et qui même en quelque vaisseaux en servent jusqu' à vingt et une fois par semaine. Nach Diefenbach heißt in den keltischen Sprachen garan der Kranich, der „Langbeinige."

**Kraier,** der, ein Ostseeschiff mit Pfahltakelage (s. Polacker). In Ostfriesland heißt kreier, kreuer, kroier, krojer eine Art von Schlitten, die auf dem Watt gebraucht werden um die gefangenen Fische aus den Reusen zu holen; sie werden auf dem glatten Schlick des Watts von einem Mann, der krei-jager genannt wird,

geschoben, und sind also die eigentlichen „Schlickrutscher". Das ostfriesische Zeitwort kroien, krojen bedeutet schieben, wegschieben, verschieben, nach dem Winde drehen, umdrehen, versetzen; niederländisch kruijen, in einem Schiebkarren schieben, treiben, in Fluß und Bewegung kommen, namentlich von Eisschollen, mittelniederdeutsch kruijen und kroden; westfriesisch krodjen schwer tragen, ziehen, schleppen. In kroier ist also ein d ausgefallen, und erst dieser Schwund hat, wie öfters im Niederdeutschen, das i oder j bedingt. Demnach entspricht das Wort einem der neuhochdeutschen Schriftsprache abhanden gekommenen mittelhochdeutschen krod, das nach Grimm V 2412 Mühe, Belästigung bedeutet. Die Mühe ist eben ein Ziehen, ein Schieben, ein Schleppen von Lasten. Ein Kraier ist also ein Lastenschieber, Lastenschlepper, kurz ein Lastschiff. — Die Kraier sind indessen nicht ausschließliche Eigentümlichkeit der Ostsee, man kannte sie schon im Mittelalter in Holland, vergl. das unter Krawelboot angeführte holländische Citat über Hoorn.

**Krampe,** die, seemännisch nur weiblich, ein Eisen in der Form eines U, aber mit zugespitzten Enden, das in irgend ein Holz geschlagen wird um etwas daran befestigen zu können. Wegen der gekrümmten Gestalt verwandt mit Krampf, dem krankhaften Sichkrümmen der Glieder; Ablaut zu krimpfen, niederdeutsch krimpen, intrans, sich krumm zusammenziehen, wenn man Leibschmerzen hat, wenn man friert, vom Hunde, wenn er seine Notdurft verrichtet. Vergl. krimpen.

**krängen.** Wenn das Schiff sich unter dem Einfluß von Wind, Wellen oder hart gelegtem Ruder auf die Seite neigt, so sagt man: es krängt. Die Größe der Krängung wird in Graden des Winkels angegeben, den das Deck mit dem Wasserspiegel bildet. „Wir krängten", (d. h. das Schiff auf dem wir uns befanden krängte:) „25°". — Krängt ein Schiff einmal nach der einen und dann nach der andern Seite so nennt man das: es schlingert. — Wegen der „krank"-haften Bewegung ist das Wort zu krank zu stellen. Die erste und ursprüngliche Bedeutung ist nach Hildebrand (Grimm V 2024) am deutlichsten in dem waidmännischen „krank" = verwundet zu finden, weil verwundete Tiere sich krümmen, sich hin und her winden, sich von einer Seite auf die andere werfen. Dem entspricht das im Beowulf vorkommende cringan = fallen im Kampfe, niederstürzen mit der

sich windenden Bewegung eines zu Tode Getroffenen. — Früher hieß krank auch krang, so daß die Abstammung des Wortes krängen von krank noch deutlicher in die Augen springt. Es heißt also: sich hin und her werfen wie ein Kranker oder Verwundeter. Im Nordfriesischen ist diese alte Bedeutung von krank noch zu erkennen in krenge = zu Falle bringen. Im Westfriesischen dagegen ist die Bedeutung verallgemeinert; omkrengen heißt da mit dem Wagen umdrehen, zur Seite fahren, ausweichen.

**Krawelboot,** das, ist von der Lage der Planken zu einander genannt, die seine Bordwand bilden. Es hat nur eine Plankenlage (im Gegensatz zum Diagonalboot) und die Planken stoßen stumpf aufeinander. Sie sind also wie die Schiffsplanken neben einander befestigt und wie diese auch gedichtet oder kalfatert. Krawel ist Versetzung (Metathesis) von Karwel. Wie das englische carve zunächst nicht einschneiden oder ausschneiden, sondern nur schneiden bedeutet, so bedeutet das niederdeutsche karfe, karve nicht bloß „Kerbe“, sondern auch Schnitt, Abschnitt, Stück; umkarf ein Stück Brot ums ganze Brot herumgeschnitten. Das Schneiden, Abschneiden ist also ausschlaggebend, und zwar nicht nur weil die einzelnen Planken besonders sorgfältig geschnitten, gut auf einander passend geschnitten werden müssen; man darf gewiß auch daran denken, daß die beiden Planken „miteinander abschneiden“ im Sinne von: „aufeinander oder aneinander genau passen.“ — Niederländisch karvielwerk; darunter versteht Roeding (1794) „alle Hölzer und Planken, die nicht klinkerweise über einander liegen, sondern mit ihren Kanten dicht an einander schließen.“ — Die ersten Spuren des Karvielwerks führen nach Hoorn in Holland (nach dem auch das Kap Hoorn den Namen hat) D. Delius in seiner Beschreibung von Hoorn: „In't jaer 1460 werden hier de eerste Carviel-schepen gemaeckt, daar men te vooren niet hadde dan Hulken, Razeilen en kraiers, en die altemal gewracht Crap- schuits wijze met de planken op malkander.“

**kreuzen.** Eigentlich (= to cross) durch etwas ein Kreuz machen, durchkreuzen, ausstreichen, zu nichte machen. Im Seemännischen heißt es zunächst: sich aufkreuzen, wegen ungünstigen Windes, bei dem man nicht Kurs steuern kann, so kreuzen, daß man so hoch beim Winde segelt und segelnd hin- und herfährt, daß bei jedem Schlage, bei jedem Hin und bei jedem Her etwas von der eigentlichen Kursrichtung gewonnen wird und so das

Schiff, wenn auch recht langsam, doch zu seinem Ziele kommt. Es mag der Gedanke zu Grunde liegen, daß auf diese Weise der eigentliche Kurs immer wieder gekreuzt wird, so daß jeder Schlag mit ihm ein Kreuz bildet; vielleicht hat auch die Redensart „kreuz und quer“ mitgespielt; gleichbedeutend mit laviren. — Sodann heißt kreuzen auch: sich längere Zeit auf einer und derselben Stelle, an derselben Küste, in demselben Meere, auf derselben Station sich aufhalten und hin und herfahren um die Flagge zu zeigen und die Interessen seines Landes und seiner Angehörigen wahrzunehmen; im Kriege einen Hafen, eine Küste blockieren, feindliche Schiffe kapern etc. etc. Dabei ist an „Sichaufkreuzen“ nicht gedacht, sondern nur an das Hin- und Herfahren. Daher der Name „Kreuzer“ für Schiffe die den angegebenen Zwecken dienen, sich aber von dem „Aufkreuzen“ immer weiter entfernen, da sie immer mehr auf die Dampfkraft gestellt werden, der man vor fünfzig Jahren, zur Zeit der „Deutschen Flotte“, noch so wenig für Kriegszwecke zutraute.

**Kreuzknoten**, der. Im Grunde genommnn ist jeder Knoten ein Kreuzknoten, da überhaupt nicht anders als übers Kreuz geknotet werden kann. Ein Kreuzknoten ist aber im Besonderen ein doppelter Ueberhandsknoten; man legt zuerst die beiden Tampen kreuzweise übereinander und nimmt dann den oberen Tampen über den unteren durch: das ist ein Ueberhandsknoten; tut man dasselbe noch einmal und zwar so, daß nachher die Tampen und Buchten neben einander liegen, so ist das ein Kreuzknoten.

**Kreuzmast**, der, ist bei Vollschiffen der hinterste der drei Masten. Auf spanischen und anderen Schiffen (katholischer Völker) war am Kreuzmast oder in seiner Nähe ein Kruzifix oder ein Kreuz so angebracht, daß es vom Deck aus, namentlich vom Acherdeck aus zu sehen war. Wer auf das Achterdeck kam bezeugte diesem religiösen Symbol seine Achtung indem er es grüßte. Die Sitte dieses Grußes hatte sich so eingebürgert, daß, als, zuerst bei den Protestanten, hernach auch bei den Katholiken, das Kreuz nicht mehr angebracht wurde, der Gruß doch blieb, er wurde nun aus alter Gewohnheit dem nach dem Kreuze genannten Kreuzmast dargebracht. Noch heute grüßen alte Seeoffiziere jedesmal, so oft sie das Achterdeck betreten, nach dem Kreuzmast hin, auch wenn kein Mensch um den Weg ist, dem

der Gruß gelten könnte. — Alles was zum Kreuzmast gehört wird als Sammelbegriff auch **Kreuztop,** genannt. Und die einzelnen Teile werden zur Unterscheidung von denen des Groß- oder des Vortops durch Vorsetzen von Kreuz- bezeichnet. In Grimms Wörterbuch fehlt Kreuzmast. Dafür ist ein Wort aufgenommen, das es nicht gibt: Kreuzraa. Es gibt am Kreuzmast eine Bagienrahe, eine Kreuzmars-, Kreuzbram- und Kreuzoberbram-Rahe, aber keine Kreuzrahe. Und wenn man auch die Bagienrahe Kreuzrahe nennen wollte, etwa nach dem Vorgang von Groß- und Fockrahe, so ist doch die Erklärung, die Hildebrand dem Kampe entnommen hat, keine oder noch weniger als eine Erklärung: „Kreuzraa, auf Schiffen eine Art Raa"; der Kreuzmast hat keine besondere Art von Rahen, er hat Rahen, wie andere Rahen auch sind, nur daß sie eben am Kreuz- und nicht am Groß- oder Fockmast festgemacht sind.

**Kriegsschiff**, das. Ursprünglich war es im niederdeutschen Sprachgebrauch ein solches, das bestimmt war, Frieden und Sicherheit auf dem Meere zu schaffen und dem unerlaubten Nahrungszweig der Seeräuber zu wehren. Sie hießen daher nicht Kriegsschiffe, sondern vredeschepe. Lübecker Chronik: „De rad van Lubeck makede uth vredeschepe up de se tighen de Prusen, wente de nemen wat se krighen konden". — Althochdeutsch herikocho, eine Heer-Kogge, eine Kogge, die ein (kleines) „Heer" von Kriegsleuten führte. Mittelhochdeutsch herschif. Mittelniederdeutsch orlogschepe; orlog, orloge, orlage, orlege, orloch, orlech, orlich, orlinch hieß Krieg; altsächsisch urlag, althochdeutsch urlac, nicht etwa exlex, sondern Bestimmung, Schicksal, höhere Entscheidung, Gerichtskampf vor Gott. Lübecker Chronik: „scepe de to dem orleg vte weren." — Niederländisch oorlogschip. Englich man-of-war, eigentlich Kriegsmann, aber mit so ausschließlicher Bedeutung von **Kriegschiff**, daß ein Kriegsschiffsmatrose genannt wird „a man-of-war's-man."

**krimpen** heißt das Sichdrehen des Windes oder, wie der Seemann sagt, das Herumgehen des Windes, besonders in unwillkommener Richtung und außerdem manchmal mit der Nebenbedeutung des Sichdrehens gegen die Sonne, was alte Seeleute als ein Zeichen kommenden Sturmes ansehen. Krumpen ist das niederdeutsche Zeitwort für das hochdeutsche krümmen, winden, einziehen, zusammenziehen, althochdeutsch krimpfen, mittelhoch-

deutsch krimpfen; davon das in Ostfriesland gebräuchliche krimper = Geburtswehe. — Die Angabe Hildebrands in Grimms Wörterbuch V 2312 „der Wind krimpt (ein), wird schwächer, schrumpft ein gleichsam", muß auf einem Mißverständnis beruhen, da beim Krimpen der Wind nicht schwächer sondern nur schraler wird, ja er wird dabei eher stärker. An sich heißt also jede Windrichtungsänderung krimpen, besonders aber diejenige, bei der man den gewünschten Kurs nicht mehr steuern kann und die schlechtes Wetter erwarten läßt; eine Änderung auf die der besonders achten muß, dem sie besonders bedeutsam und wichtig sein muß wegen der zu treffenden Vorsichtsmaßregeln. Ehrentraut, Fries. Archiv II. 72: „Wenn der Wind nördlich ist und dann westlich wird und dann wieder nördlich, dann sagt der Schiffer: „de win krimpet oder es krumpen. Darauf folgt leicht ein Sturm." Und Röding bemerkt zu krimpen: „der Wind läuft gegen die Sonne rund, welches gewöhnlich schlechtes Wetter mit sich bringt." Französisch: „se ranger contre le soleil." — Man weiß, was man von dergleichen Meteorologie zu halten hat.

**Kronlin**, die, (Kronleine) nennt man auf Wangerooge und sonst an der Nordseeküste „das Tau womit das Hauptsegel aufgezogen wird." Krone hat hier die Bedeutung von Kopf, Spitze, Oberstes, wie in Baumkrone oder dem Ausdruck: „es ist ihm etwas in die Krone gestiegen"; in Ostfriesland heißt eine Garnwinde, die auf einer aufrechtstehenden Stange läuft, Garnkrone. Um den angegebenen Zweck zu erfüllen muß das Tau durch einen Block an der Krone, am obersten Teil des Mastes der das Segel trägt fahren. Doch kann man es auch so erklären, daß diese Leine die „Haupt"-Leine bedeuten soll, wie man von einem „Haupt und Kronenstück" als etwas besonders Wichtigem redet.

**Krulle**, die, ist das schneckenhaus- oder lockenförmige Auslaufen des Gallions, oder vielmehr des Vorstevens in einer Verzierung, die man bei jonischen Säulenkapitellen voluta nennt, wegen des in sich selbst Zurückkehrens, volvere. Eine krulle heißt niederdeutsch ein gekrümmtes Etwas, Ringel, Locke, Schörkel, geringelter Hobelspan, Schnecke; dergleichen Verzierungen können wenn sie künstlerisch ausgeführt sind, dem Bug ein sehr gefälliges Ansehen geben.

**Kuff**, die, ein Seeschiff von festem, aber plumpem, breitem, rundem Bau, mit zwei Masten. Ostfriesisch, wangeroogisch,

niederländisch kuf, so daß der Hinweis auf Kufe von selbst gegeben ist, mit der sich eine Kuff wegen der runden Bauart auch sehr wohl vergleichen läßt. Die Abstammung eines so alten, in die frühesten Kulturzeiten zurückweisenden und auf Flechtwerk als erste Entstehungsart hindeutenden Wortes (vergl. Korvette) vom lateinischen cupa = Faß will Hildebrand (Grimm V 2531) nicht glaubwürdig erscheinen; er nimmt zwar bei einer in Raum und Zeit so weit verzweigten Entwicklung ein Verflechten mit romanischen Anklängen an, aber in der Form von Wechselwirkung; nur beim Weinbau am Rhein, der ja von den Römern eingeführt wurde, nimmt er eine unmittelbare lateinische Beeinflussung von Kufe durch cuba an. — Der Begriff des Runden und Plumpen ist in dem modernen Bewußtsein so sehr mit Kuff verbunden, daß man jedes auch ganz anders getakelte Schiff, ja jeden plumpen Dampfer verächtlicherweise eine Kuff nennt. — Öfters hat die Kuff zur Erhöhung der Stabilität ein Schwert. Trotzdem nimmt sie viel Wasser über, vergl. Lüpkes, Seemannssprüche 12:

Kuffen un Smakken
Sünd Waterbakken;
Hoekers un Buisen
Sünd Seemannshuisen.

**Kuntje**, das. „Wenn unsere Seeleute von Spanien Wein holten, so sahen sie, daß man die Fässer mit Keilen feststaute. Da nun im Spanischen ein Keil cuno heißt, so werden bis auf den heutigen Tag diese Staukeile von unseren Seeleuten Kuntjes genannt.“ So hat das Wort Breusing im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung richtig erklärt, nur daß der Keil im Spanischen cuna, nicht cuno (Münzstempel) heißt.

**Kuhbrücke**, die, s. Kuhl.

**Kuhl**, die. Das niederdeutsche Wort kuhl bedeutet Vertiefung, Einsenkung, Höhlung, Loch, Grube, Grab. Die Kuhl an Bord war früher größer, weiter ausgedehnt, denn sie umfaßte den ganzen vertieften Raum zwischen Back und Schanze (jetzt Kampanje), der nun in zwei Teile zerfällt, in den Teil hinter dem Großmast: das Achterdeck, und den vor dem Großmast, die Kuhl. Während der erstere Teil an Würde und Ansehen sehr gestiegen ist, ist der zweite eben so sehr gesunken, indem hier nun der Hauptraum von der Barring, die auch **Kuhbrücke** (eigentlich Kuhlbrücke) heißt, überdeckt wird. Es werden nämlich die Borg-

stengen und Borgrahen, überhaupt die Reserve-Rundhölzer hier so angebracht und gelagert, daß sie eine Art Deck, ein Dach, eine Brücke bilden, eben die Kuhbrücke. Auf dieser werden dann die schweren Schiffsbeiboote, Barkassen und Pinassen, aufbewahrt. Der Raum unter der Kuh(l)brücke heißt besonders die Kuhl, der Raum „**vor** dem Mast“; da ist die Mannschaft unter sich und kann sichs gemütlich machen, doch herrschen auch hier, wie bei jedem Zusammenleben von Menschen, ungeschriebene, stillschweigend anerkannte Gesetze der Raumverteilung.

**Kuhfuss**, der, mittelniederdeutsch kovot = Brechstange. Also nicht zu verwechseln mit dem scherzhaften Namen für das Gewehr. Die Brechstange ist von Eisen und dient auch als Hebel zur Handhabung schwerer Lasten. Das eine Ende ist platt und hat eine Klaue wie eine Kuh, so daß man Nägel damit ausziehen kann wie mit einem „Kistenöffner.“

**Kühlte**, die. In der Regel wird der Wind als kühlend angesehen, namentlich in unseren Breiten. Je mehr er also kühlt, desto stärker wird sein Wehen sein. Daher wird durch das Substantivum Kühlte der Grad der Windstärke ungefähr angegeben. Roeding: „Wenn bey stillem Wetter oder flacher See etwas Wind entsteht, der eine leichte Bewegung des Meers verursacht, so nennt man solches eine kleine Kühlte oder schlaffe Kühlte. — Wird der Wind etwas stärker, so ist es eine labbere Kühlte, bey welcher ein Schiff ungefähr 3—4 Meilen in einer Wache zurücklegt . . . . . Unter Bramsegelskühlte versteht man eine labbere Kühlte, bey welcher man Bramsegel führen kann, und unter Marssegel-Kühlte eine frische Kühlte, bey welcher man die Marssegel nicht reeft.“ Bei steifer Kühlte fährt man mit gereeften Marssegeln, vergl. Windstärke.

**Kurs**, der. Die Richtung die ein Schiff nehmen muß um an seinen Ort zu kommen. Lateinisch cursus, italienisch corso, französisch cours, Lauf, Weg, Gang einer Münzsorte, Stand eines Wertpapiers, Geldwert. Früher, im Seebuch 1400 und überhaupt im Mittelniederdeutschen, gebrauchte man anstatt des Lehnwortes das gut deutsche holt = Halt, vom Halten der Ruderpinne. „Ich halte (die Ruderpinne so, daß mein Schiff nach oder) auf Lübeck (fährt). Jetzt nur noch in der Bedeutung „abhalten auf . . .“ gebraucht, wenn der Kurs geändert wird auf eine bestimmte, von der bisherigen abweichenden Richtung. Lucas Janszon Wagenaer

in seinem „Spiegel der Zeevaerdt", 1588, hat noch ein besseres und deutlicheres deutsches Wort für Kurs, nämlich Gang. „Een Schip comende van Cizarga oft Cesarien (soo ons volck dat noemen) ouer de Spaensche Zee met een noort noordtooste ganghe nae Heyssant . . ." „Item een Schip dat comt van de Cape de Finisterre met een Noort noordtooste ganghe, ende vintet diep 80 vadem, so is hy van landt vier en twintich mijlen de grondt is cleyne swerte steenkens ghemengt met groff root sandt."

**Kurr**, die, auch (besser) Kur, ist ein Schleppnetz, in einem Rahmen eingespannt, zum Strand- und Grundfischen. Die Küstenbewohner der Nordsee schieben die Kur teils mit einer Stange vor sich her, die Kurbaum heißt, teils ziehen sie an einer Leine, der Kurleine, hinter sich her. Sonst niederdeutsch und nordfriesisch korre, altfriesisch koer, niederländisch korre, ursprünglich ein korbartiges Geflecht, denn das westfriesische koer heißt auch heute noch neben Netz **Korb**; auch eins mit kor in der Bedeutung Gefäß, Bienenkar. Wie weit Bedeutungen sich von ihrem Ursprung entfernen können beweist die Tatsache, daß in der Pfalz Knaben die sich für ihre gefangenen Hummeln ein Lehmgehäuse zusammenkneten, dieses auch Kar nennen.

**Küste**, die, = Ufer, Seeufer, Gestade; hochdeutsch seit dem 17. Jahrhundert, (zuerst bei Stieber). Romanisches Wort, altfranzösich coste, neufranzösisch côte, italienisch und spanisch costa, eigentlich Rippe, Seite, dann auf die Seite, den Landstreifen am Meere übertragen. Wenn Hildebrand (Grimm V 2878) meint: „zu uns wird es über Holland gekommen sein, denn schon Kilian am Ende des 16. Jahrhunderts verzeichnete kuste, koste, sodaß der Übertritt des o in ü mit von dort ausging", so ist daraus nicht zu schließen, daß bei Kilian sich die erste Spur des Wortes überhaupt findet, denn schon 1400 hat das Seebuch kost und koste. Meist heißt freilich im Mittelniederländischen die Küste „wal". „So de wind lange up de wal hadde gestahn und sick den wedder na der see kehrt, so kamen de floden spader." Niederländisch wal, „aan den wal gaan", an Land, auf Urlaub gehn. Kilian hat auch schon die Form see-kant, die als waterkant an der Nordsee weit verbreitet ist. Im Beówulf dagegen kommt wael vor, Wall, Damm, Schanze, Ufer.

**Küstenbezirksinspektor**, der, ist ein von der Marine an-

gestellter höherer zur Disposition gestellter Seeoffizier, der in seinem Küstenbezirk die Aufsicht über die richtige Betonnung des Fahrwassers, die Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Baken, Bojen u. s. w. hat.

**Kutter**, der, in der Marine das Beiboot zum Rudern oder Segeln, das besonders für die Fahrten der Offiziere an Land etc. etc. bestimmt ist, größer als die Jolle, kleiner als die Barkasse und auch vornehmer in Linienführung und Ausstattung. — Sonst ein Fahrzeug das sich wenig von einer Jacht unterscheidet. Der Kutter, den Roeding abgebildet hat, trägt einen Pfahlmast, daran einen Besan, ein Marssegel geringeren Umfangs, ein Bramsegel und davor ein Stagsegel und einen Klüver; er macht den Eindruck eines „schneidigen" Seglers. Daher hat schon Halbertsma, Lex. Fris. vermutet, der Name komme von cut, schneiden (französisch couteau, lateinisch cultellus, Messer): „a nimble boat cutting the water." Roeding berichtet von seiner Zeit (1794): „Wegen ihrer außerordentlichen Geschwindigkeit im Segeln werden sie in England viel zum Kontrebandehandel gebraucht. Die Regierung hält daher auch Kutter zu Küstenbewahrern, um diese Schleichhändler einzuholen. Letztere führen ungefähr 30 Mann Besatzung, 6—8 Kanonen und einige Drehbassen. Kutter welche in England zur Kauffardey bestimmt sind, dürfen nach den Gesetzen nicht so hohe Takelasche führen, als die Küstenbewahrer, damit sie diesen nicht entgehen können. Die Kutter dienen im Kriege auch zur Kaperey und als Advis-Jachten und Paquet-Böte. In Frankreich und insonderheit zu Dünkirchen bauet man sie jetzt ebenfalls."

---

# L.

**Labber** kommt nur in der Verbindung „labbere Kühlte" vor und ist gleichbedeutend mit dem sonstigen niederdeutschen labberig, das zumeist vom Geschmack gebraucht wird: fade, weichlich, süßlich, kraftlos, schlaff. Das letztere nähert sich dem seemännischen Gebrauch, denn bei der unter Kühlte angegebenen Fahrt, die ein Schiff bei labberer Kühlte macht, müssen die Segel wengistens zeitweilig ziemlich schlaff herunter hängen. Indessen

ist nicht nach dem Geschmack sondern nach dem Gehör das Wort gegebildet, nach einem Schallstamme von dem Geräusch des Schmatzens beim Essen von Süßigkeiten und beim Küssen; daher Labberei, Schleckerei, Schmatzerei, Küsserei. Auch das seemännische labber erklärt sich aus dem Schall, aus dem Geräusch das die Segel machen, wenn ihnen zeitweilig der Wind ganz ausgeht; dann flattern und flappern, wappern und lappern (auch sonst schlagen: „he lapde hum en an dẹ oren") und labbern sie.

**laden**, mit Tragbarem beschweren, ganz verschieden von laden, wohin berufen. Unser laden heißt gothisch hlathan, eine Last auflegen. Es kommt manchem Schiffe für seine Fahrt sehr darauf an, daß es richtig geladen sei, daß es in Bezug auf die richtige Verteilung der Last sein Recht empfange, wenn das geschehen ist, dann nennt man es: „das Schiff ist auf seinen Paß geladen." Der Raum für die Ladung heißt **Laderaum**. Die Linie, bis zu welcher das Schiff ohne Gefahr geladen werden kann, die **Ladelinie**, die Gesamtheit des Geladenen die **Ladung**; Schiffsladung, auch ein (allerdings ziemlich unbestimmtes) Maß bezeichnend, „Schiffsladung, Ladung schottischer Kohlen". — Das Laden einer Kanone, eines Gewehrs erinnert, wie das gleichbedeutende Fremdwort chargieren, noch deutlich an das Beschweren mit Tragbarem. — Uebertragener Sinn: „er hat zu schwer, er hat schief geladen."

**Labsalen.** Tauwerk mit Teer einreiben. — Hat mit Labsal nichts zu tun, wiewohl ein richtiges Seemannsherz der Meinung ist, der Teer sei für das Tau ein Labsal. Aber der Seemann sagt gar nicht labsalen, das ist vornehmer sein sollende neuhochdeutsche Seemanns-Schiffssprache, er sagt labsalben und das Einreiben oder Einschmieren, was ist es anders als Einsalben? Und auch das „lab" erklärt sich auf sehr einfache Weise. Das Salben geschieht mit einem Lappen, niederdeutsch lap — also lapsalben ist die richtige und ohne weiteres verständliche Form. — lap-döse (Lappendose) heißt der Kasten auf dem Schiffe, der die Lappen (zum Verbinden), Pflaster, einige Arzneien und Instrumente chirurchischer Art enthält, also „Pflasterkasten"; lap-dös bedeutet aber auch Flicken- oder Flickkorb, und also auch in dieser Hinsicht ein für manche fatale Bedeutungsähnlichkeit mit Pflasterkasten. — In Groningen schimpft man einen der zerrissenes Zeug

an hat Lapsak und Lapsalver, scherzweise auch Laplander. Schlecht angezogene Leute, „Lumpen und Lappen“ wurden früher auf der Jagd zur Umstellung des Wildes gebraucht, daher: „durch die Lappen gehen.“ — Ueber die Erklärung von labsalen hilft sich Kilian hinweg, der doch ganz richtig lapsalven hat, mit der leichthin geäußerten Bemerkung es werde wohl „quacksalven“ sein. —

**Labskausch**, der, eine Speise, Rindfleisch und Kartoffelmus gemischt. An Bord, von präserviertem Rindfleisch hergestellt, ist das oft ein zweifelhafter Genuß. Wenn aber der Seemann sich erst einmal der Seefahrt begeben hat und in die so beliebte Zivilversorgung gegangen ist, dann fängt dieses Essen an, ihm in verklärtem Lichte zu erscheinen, er denkt wunders wie fein es ihm einst geschmeckt habe und veranstaltet feierliche Labskausch-essen. Die Etymologie ergibt sich schon aus Kilians Uebersetzung von lap, smout, pinguis liquor ex coriorum loris sive segmentis,“ also aus Streifen oder Lappen Fleisch, aus Lappenstücken; die waren kein Abfall, kein übrig Gebliebenes, sondern Stücke des weichen Bauchfleisches, der Bauchlappen des Rindviehs. Das Zeitwort lappen aber übersetzt Kilian mit farcinare, „farcieren“, eine „Farce“ bereiten aus Fleisch. Die erste Silbe von Labskausch bedeutet also Hackfleisch; (die Kartoffel ist erst nachträglich hinzugekommen). Die zweite Silbe ist das niederdeutsche Kaus = Schüssel, Schale, so daß das Ganze also „eine Schüssel Gehacktes“ heißt. Der Geschlechtswechsel hat sich vollzogen in einer Zeit, wo dem Sprachbewußtsein — Kausch als Schüssel nicht mehr gegenwärtig war.

**Laffete**, die, das Gestell auf dem eine Kanone ruht. Zuerst bei Stieler 1691: Lafet, Lafete; Goethe: Lavete. Ein Lehnwort, französisch l’affût, aus dem lateinischen ad und fustis = Stock, Prügel, Baum, Holz; spanisch fuste, provençalisch fust. Noch vor hundert jahren, 1794, als Roeding sein Lexikon schrieb, war Laffete an Bord nicht ausschließlich in Gebrauch, da sagte man auch noch Rapert und Rampert, niederländisch rampaard, also Rammpferd, „Rollpferd“ sagt Roeding. Das Gestell hieß also Pferd, (vergl. Bock, Widder, Krahn) und ward näher bezeichnet als Rammpferd, weil es aus- und eingerammt wurde beim Schießen und Exerzieren.

**Lage**, die, alle Kanonen, die an einer Seite eines Schiffes

auf einem Deck stehen (liegen), eine halbe Batterie, eine Breitseite. Sind mehrere Decks vorhanden, die Kanonen tragen, so heißen alle zusammen an einer Seite eine volle Lage. Dem entsprechend heißt: „eine Lage geben“, „eine volle Lage geben“ die betreffenden Kanonen zugleich, (in Konzentration) auf ein feindliches Ziel abfeuern. Auch übertragen: „eine Lage Bier geben“, eine Runde Bier ausgeben, so daß jeder Teilnehmer der Tafelrunde ein Glas bekommt; jemanden mit einer vollen Lage von Schimpfwörtern dienen.“

**Lägel**, der, auch Legel.

1. Kurze Stücke von Tauen deren Enden an das Liek eines Segels gesplißt werden, so daß sie mit diesem eine Art Ring oder wenigstens einen Halbkreis bilden. Es werden an ihnen die Bulins und anderes laufendes Tauwerk befestigt.

2. Die Ringe um das Stag, an die das Vorliek des Stagsegels befestigt ist, an denen dieses Segel am Stag auf- und niederläuft; ebenso die Ringe um Schnaumast und Gaffel durch die die Gaffelsegel sich auf und nieder bewegen lassen. Den Ringen zu vergleichen, mit denen man eine Gardine oder Portière bewegt. — Gehört zum niederdeutschen läg, leg = leer, frei, ledig, unbehindert, und zwar im Sinne der leichten Beweglichkeit, und dieses ist Kontraktion von ledig. Ledig ist einer der sich leicht rühren und bewegen kann; von Arbeit, Mühe, Beschwerde oder sonstiger Hinderung frei. Daher vermutet Dornkaat mit Wahrscheinlichkeit das ledig = lidig sei; lid aber heißt Glied, Gelenk, Stelle wo Arm und Beine sich bewegen, so daß die Gelenkigkeit, die Beweglichkeit und ein Zustand bezeichnet wird, in dem einer oder etwas, oder ein Mittel durch das einer oder etwas biegsam, geschmeidig, beweglich, lenksam ist, sich frei bewegen kann. Diese Bedeutung stimmt mit dem Begriff von Lägel oder besser: Legel überein, denn ein Legel kann man sehr wohl als Glied oder Gelenk bezeichnen, dadurch das Segel bewegt und gelenkt und gerichtet wird.

**längsdeck**, ein viel gebrauchtes Adverbium, die Längsrichtung des Decks bezeichnend; die Rahe liegt längsdeck, die Leute laufen mit dem Taljenläufer längsdeck. „Mit jemandem längsdeck gehen“ heißt im übertragenen Sinne, ihm „über“ sein. ihn überwältigen, ihm seinen Meister zeigen.

**Längsstringer** s. Stringer.

**Landung**, die, allgemein (die Landung des Columbus auf Guanahani) das Anlanden an einer Küste; besonders aber das Anlandsetzen von Waren; auf Kriegsschiffen das Ausschiffen von Truppen, im Frieden als Landungsmanöver geübt. — Das Zeitwort landen hieß und heißt teilweise noch im Hochdeutschen länden, aber das niederdeutsche landen hat es wegen des Übergewichts der Seeschiffahrt in den Hintergrund gedrängt. Das Landen ist nicht immer wörtlich zu nehmen, es wird auch wohl von solchen Häfen gesagt, die gar keine Häfen sind, sondern offene Reeden, wer z. B. in Montevideo „landet", der liegt so weit vom Lande ab, daß wenig genug davon zu sehen ist.

**Landmarke** s. Kennung.

**Lanen**, die, des Bootes sind die manchmal gitterartigen, dann auch Gräting genannten Bretter, die den inwendigen Boden des Bootes bilden. Sie liegen lose auf den Bauchstücken und können daher abgenommen werden, wenn man sie reinigen will oder wenn man das Wasser ausöst. Im Ostfriesischen heißt läne, län = Lehne, Geländer, Gitter, woran man sich hält oder worauf man sich stützt, worauf man einen Stütz- und Ruhepunkt findet. Lane dürfte also zu unserem Lehne zu stellen sein, die zwar jetzt besonders einen Halt und eine Stütze für Hände, den Kopf oder den Rücken bedeutet, aber ursprünglich war das anders, da bedeutete Lehne ein Lager, und lehnen „eine schiefe Stellung bilden, eine schräge Lage einnehmen" und diese nehmen die Beine der im Boot Sitzenden, namentlich der Rudernden ein, indem letztere sie noch gegen auf Lanen angebrachte Fußleisten anlehnen.

**laschen** heißt zunächst verlängern, besonders von der Tätigkeit der Schiffszimmerleute gesagt, wenn sie zwei Balken so zusammenfügen, daß sie zwar auf einander liegen, aber zusammen doch nur die Dicke des einen haben. Sie werden dann so zusammen verbunden. Daher heißt laschen auch überhaupt verbinden, befestigen, festbinden, zwei Dinge mit einander zusammenbinden. Eine Lasche ist ein Stück Zeug oder Leder, das man irgendwo einsetzt, dazwischen setzt, ansetzt um etwas zu verlängern. Die Erklärung macht Schwierigkeiten. Doch gibt Kluge einen Weg an, auf den sie sich dürften heben lassen; darnach wäre das Wort mit Lappen verwandt, indem im Althochdeutschen ein vorausgesetztes lafska sich in laska verwandelt hätte.

**Last**, die.

1. Die Ladung, das Geladene; auch als bestimmtes Gewicht: eine Last Kohlen, eine Last Torf.

2. Der Raum in dem die Ladung verstaut ist oder werden kann. Es ist Ableitungsform von laden, (du ladest mit ausgefallenem d) wie mittelniederdeutsch lest (von lädst). „Das deutsche Wort drang ins Romanische, französisch lest, Ballast, laste, italienisch lasto, Last, als Schiffsgewicht". (Kluge). Diejenige Last, also derjenige Raum, der für eine stets sich gleich bleibende Ladung bestimmt ist, die zur Versorgung des Schiffes dient, wird nach dem was er enthält benannt: Brotlast, Fleischlast, Wasserlast.

**Lastadie**, die. „Navale, locus ubi naves constituuntur, aedificantur, aut quassatae reparantur" ist bei Kilianus eine Lastagie, sonst meist, wie viele Straßen- und Platznamen in deutschen Seestädten beweisen, in der Form Lastadie gang und gäbe. Es fragt sich, welches die ursprünglichere Form ist. Die Endung agie ist eine weitverbreitete mittelniederdeutsche Kollektivendung. Ueberall wo eine Menge zusammengehöriger Dinge zusammengenannt werden soll, geschieht dies durch Anhängen der Endung agie. Sie wird zwar meist wie asche ausgesprochen, aber agie, asje, asche, acze, aghe abwechselnd geschrieben: Takelasje, Fustage, Fastage, Budelaghe, Segelasche, Segelacze, Segelacie, Stellage, Slytage, Ankeragie, Ankeracie, Eskipage: sogar Priesteragie für Pfarrhaus kommt vor. Im Englischen steht dafür die Endung age; lastage = Last im Sinne von Ladung, auch Ballast, und Last im Sinne von Laderaum. Und das eben gibt uns die ursprüngliche Bedeutung an die Hand. Stelle am Ufer, wo die für Schiffe bestimmten Lasten aufgestapelt waren, oder wo der Ballast lagerte, also Laststelle, Ladestelle, natürlich auch Löschstelle. Beim Laden oder Löschen stellt sich wohl das Bedürfnis heraus, an Ort und Stelle kleinere Reparaturen auszuführen, dafür wurden zunächst recht einfache und vorübergehende Einrichtungen in Anspruch genommen, aus denen sich jedoch nach und nach eine richtige Schiffbauwerkstätte, eine Werft entwickelte, die aber den Namen behielt, den der Ort von der Last erhalten hatte. — Aber wie ward aus Lastagie Lastadie? Oder, für den Fall, daß doch Lastadie die ursprüngliche Form wäre, woher kommt das d in der Endung? Da ist auf das schöne deutsche Wort Staden hinzuweisen. Es ist gleichbedeutend mit Kai, Kaje (Quai!). In

Straßburg i. E. gibt es einen St. Nicolausstaden, einen Schifferleutstaden, Fischerstaden, Pariser Staden, Kaufhausstaden u. s. w. Leider ist aber auch der Gebrauch dieses Wortes so ziemlich auf das Gebiet Hochdeutschlands beschränkt. Dafür kennt das Niederdeutsche ein allerdings immer ungebräuchlicher werdendes Stade, welches zunächst so viel wie Gestade, Ufer ist, dann aber auch allgemein Stätte, Stelle, Platz, Ort u. s. w. bedeutet und, wie Staden, von einem Zeitwort kommt, das die Bedeutung hat: etwas irgendwo hinstellen, zu Statten bringen, zum ruhigen Bestande bringen, aufstellen, sich verheiraten, einen begraben etc., womit auch das Wort Stalhof (Stadelhof) verwandt ist, wie das Haus hieß, das die Oesterlinge zur Zeit der Hansa in London hatten, in dem die deutschen Kaufleute ihre Waren ausgestellt hielten, (es mag hauptsächlich ein Musterlager gewesen sein, weil man ein Muster, eine Warenprobe heute noch einen Stal, ein Stälchen nennt). — Also die Stätte, wo eine Last lagerte hieß Stade. Wie nahe lag da die Verbindung Laststade. Das eine st wurde als lästig gefallen ausgewiesen, so wie aus Raststede Rastede wurde. Der bloße Gedanke an Stade konnte bewirken, daß aus Lastagie Lastadie wurde. Da für letzteres aber auch die Form Lastadigen bezeugt ist, was eine Erinnerung an das von der richtigen Stelle verdrängte g von Lastagie sein könnte, so gewinnt dadurch die Ansicht das Übergewicht, daß Lastagie die ursprünglichere Form ist, aus welcher durch Anlehnung an die Vorstellung Last-stade Lastadie sich gebildet hat. Jetzt ist es durch Werft völlig verdrängt.

**Lateinische Segel** haben als besonderes Kennzeichen die Eigenschaft dreieckig zu sein und an einer langen Rahe zu sitzen, die ihrerseits an einem niedrigen, meist etwas vornübergeneigten Mast sitzt. Diese Art stammt aus dem Mittelmeer, aus dem eigentlichen Sprachgebiet des Lateinischen, und wird daselbst von Galeeren, Schebecken, Pinken, Tartanen, Felucken, Galioten und überhaupt fast allen dort gebrauchlichen Fahrzeugen geführt. Solche Schiffe sind leicht zu bedienen und segeln gut beim Winde.

**Laterne**, die. Diese allbekannte Lichtspenderin wird an Bord in verschiedenen Arten und zu verschiedenen Zwecken geführt, muß aber allemal so gesichert sein, daß auch der Sturm das darin brennende Licht, eine dicke Kerze, nicht auslöschen kann. Man hat Lauflaternen, Kompaßlaternen und besonders

Positionslaternen. Diese sind von der größten Wichtigkeit, weil sie in der Dunkelheit das einzige Mittel sind, die Position, also nicht nur das Vorhandensein eines Schiffes überhaupt, sondern auch seine Fahrtrichtung zu erkennen zu geben oder zu erkennen. Zu diesem Zwecke brennt vorne an Steuerbord eine grüne, vorne an Backbord eine rothe Laterne, ist das Schiff ein Dampfer, so brennt hoch über den beiden am Stag eine Laterne mit weißem Licht, die Staglaterne.

**Laufendes Gut** nennt man alle Taue die ihrer Natur und Bestimmung nach beweglich sind und bewegt werden durch Menschen, neuerdings auch durch Dampfkraft. Gegensatz: stehendes Gut, das nicht nur für sich selbst fest und unbeweglich zu stehen hat, sondern auch dazu hilft, daß andere Teile des Schiffes fest stehen, weil sie von ihm gestützt sind.

**Läufer**, der, ehedem ein Mann dessen Beruf das Laufen war, ein Bote zu Fuß, Diener in besonderer Kleidung, der Kutsche Vornehmer vorauslaufend um Raum zu schaffen, auch Aufwärter etc. etc. (Ein Lauffeuer ist ein Strich ausgeschütteten Pulvers zum Anstecken von Gegenständen aus größerer Entfernung.) Seemännisch: 1. Das Ende eines Takels, einer Talje, einer Jolle an dem die Matrosen holen, und zwar sollen sie, besonders auf Kriegsschiffen, möglichst schnell holen, laufend holen, indem sie mit dem Läufer in der Hand längsdeck laufen, z. B. beim Hissen eines Kutters. 2. Ein Posten vor der Kajüte oder Messe, der Befehle überbringt, Botschaften ausrichtet, anmeldet etc. etc. (Treppen- und Flurläufer kommen wohl auch an Bord vor, sind aber nichts besonders Seemännisches). Doch ist in Bezug auf 1 zu bemerken, daß eigentlich das ganze Tau eines Takels mit allen seinen Parten Läufer heißt, weil es über die Scheiben der Blöcke läuft, daß aber die holende Part, weil hier das Laufen in doppeltem Sinne zum Bewußtsein kommt, auch besonders als Läufer in den Vordergrund tritt.

**Laufplanken,** die, sind Planken die vom Schiffe an Land geschoben werden, damit man auf ihnen aus- oder einsteigen kann; besonders aber die Planken an beiden Seiten der inneren Bordwand durch die Back und Schanze so mit einander verbunden sind, daß man von dieser auf jene gehen kann, ohne an Deck hinabsteigen zu müssen. Auch auf offenen Flußfahrzeugen finden sich an der derselben Stelle Laufplanken, auf denen die Matrosen hin- und hergehn beim Staken.

**Laufstag**, das, im engeren Sinne ist eine Haltevorrichtung für die Matrosen die am Bugspriet zu arbeiten haben, bestehend aus zwei gestreckten Tauen, die wie ein Geländer aussehen und zwischen denen man hindurchgehen kann. Da in der Nähe dieses Laufstages das Gallion ist (war), so mag mit ihm der Ausdruck „Stagläufer" für getrocknete, gelbe Erbsen in Verbindung stehen, die so schwer verdaulich für manchen Magen sind, daß sie manchmal gänzlich unverdaut in der Nähe des Laufstages wieder ans Licht kommen, (vergl. das Wort: „er sieht aus wie eine Erbse, die dreimal durch einen Soldaten gegangen ist", von einem gelb und kränklich aussehenden Menschen gesagt). — Im weiteren Sinne kann man Laufstag auch jedes Manntau nennen, also jedes zeitweilig geschorene Tau an dem der Mann an Bord sich festhalten kann, sei es an Deck bei so schlechtem Wetter, daß man ohne ein solches nicht stehen oder gehen kann, sei es beim Paradieren auf den Rahen, also das was man sonst **Strecktau** nennt, ein Tau, nach dem der Matrose die Hand ausstreckt um sich festzuhalten,

**Launske**, e. Memeler Lootsen kommandieren: „e Launske Backbord dat Rohr" (Ruder), „fier weg e Launske achtern"! Nach schriftlicher Mitteilung eines früheren Ostseekapitäns ist das Wort aus dem englischen allowance verderbt und mit Diminutivendung versehen. Allowance ist aber Ration, Portion. Wie man nun von einer tüchtigen Ration Prügel und einer gehörigen Portion Schelte spricht, so sagt der Ostseemann: „e Launs Schelte oder Prügel bekommen", wie er auch die Ration Essen oder Trinken Launs nennt. Die Verkleinerungsform deutet also das an was wir mit „ein Teilchen, ein Bischen, ein Stückchen" bezeichnen.

**Lausepflicht**, die, s. Pflicht.

**laviren** heißt so viel wie kreuzen, sich aufkreuzen; doch ist man unter Umständen froh wenn man beim Laviren wenigstens nicht zurückkommt; namentlich bei schwerem Wetter und hoher See. Aber die eigentliche Meinung ist doch die, daß man dabei Luv gewinnen möchte. Man mußte also richtiger luviren sagen, wie im Französischen auch wirklich die Formen louvier und louvoier bezeugt sind, Aubin 1702; sie sind offenbar aus dem niederländischen loef richtig gebildet, (während das französische lof sich von einer falschen Aussprache des Holländischen herschreiben wird). Das Wort erklärt sich aus dem Niederdeutschen,

besonders dem Niederländischen. Da heißt dasselbe zuerst loeven, von loef, Windseite des Schiffes, dann mit der beliebten fremden Endung loeveren, endlich verderbt (vielleicht auch in der Erinnerung an eine uralte Form von Luv laf (Beówulf) lavéren; so hat es Kilian schon; ja bereits das Seebuch (1400) hat inlaveren; die hochdeutsche Form laviren kommt im 16. Jahrhundert vor. So fremdartig laviren aussieht, so ist es doch unser eigenster deutscher Besitz.

**lecken** = Wasser durchlassen, bedeutet eigentlich dürsten, austrocknen, vor Trockenheit Ritzen bekommen und dann Wasser durchlassen; lechzen ist eigentlich auch rissig werden vor Trockenheit und erst übertragen „vor Trockenheit schmachten", und ist iterative Bildung von lechen, austrocknen, weiter zurückführend auf das oberdeutsche Adjective lech = rissig, undicht, wofür wir jetzt die niederdeutsche Form leck haben (Heyne). Von der Schiffahrt her im 17. Jahrhundert in die Schriftsprache gekommen. Davon das Substantiv der Leck, **das Leck**, sogar die Lecke. — Althochdeutsch lechen, Edda: leka, angelsächsisch lekkan, naß machen, tropfen, lecken (das Lecken mit der Zunge ist ein anderes Wort). — **Leckasche** ist das, was an flüssigen Waren aus den Fässern rinnt und in Abzug zu bringen ist. — Wie die Seefahrer des 17. Jahrhunderts ein Leck stopften erzählt der Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seëfahrt", Rostock 1673: „Weil wir nun auch ein Leckschiff hatten, gingen etzliche von dem Volck bey die Pump; wir andern gedachten uns von den Masten frey zu machen, daß Wasser aber nam im Schiff überhand, so, daß wir vermerkten, daß wir noch eine grôßere Leck bekommen hatten, welches eine große Bestürtzung unter dem Volck machte; Ich war bißweilen in dem Soct (Pumpensood), märckte endlich, daß das Wasser muste von ferne kommen, derowegen sandte ich den Zimmermann mit einigen nach den vordersten, sie machten den Vorluck auff, da wurden sie gewahr, daß das Wasser häuffig einbrausete, rieffen derowegen, daß da die Leck wär: wir hatten aber zu unsern Glück, wenig Gut in Boch gestauet, derhalben dürfften wir nur wenig Fässer in Stücken hauen, worin Verginisch Tobacksblätter wahren, den unsere Ladung war Zucker und Toback, daß Volk nam gantze Armen voll Tobacksblätter, und fielen damit gegen das Wasser an, und legten sich darauff, daß es nicht in die Höhe brausen konte, sonst konte man dar nicht

beykommen, den es war anzusehen alß wenn der gantze Boch offen war; Wie nun das Wasser mit den Toback gedampffet, könte man darunter fühlen wo daß Wasser herkam, also funden wir erstlich ein Holtzen Nagel Gat, welchen Nagel daß Focken-spar (eine bis an die Bordwand reichende Planke der Spur des Fockmastes?) hatte ausgerissen, wir machten alsobald einen Pfropff von ein Stück Ochsenfleisch, drückten es dar hinein, legten dar ein wenig von einem Bret auff, und dar eine Streve gegen an, da ward es dicht, noch funden wir eine Planck mitten auffgeborsten, welches viel Wassers brachte, wir nahmen Ochsenfleisch, legten es gegen das Gat an, und dar Stücklein von Brettern auff, so zwischen die Inholtzen paste, und solches ward bestrebet, damit daß Wasser das Fleisch nicht wegtreiben konnte, da ward es dicht, welches uns einen guten Muht machte, und wenn wir mit solchem in der Eyl nicht waren vorgekommen, solte es bald mit uns ein böses Ende genommen haben. Wir pumpten das Wasser bald wieder aus, nachdem giengen wir bey die Masten, die immer gefährlich auff das Schiff anrammelten, und machten uns davon frey." — **Leck** wird auch als Adjektivum und Adverbium gebraucht, „das Schiff ist leck geworden", „das Boot ist leck gesprungen". Höchst auffallender Weise hat der Uebersetzer der „durchläuchtigsten Seehelden" anstatt leck „luck". „Black war unterdessen mit siebenzig Segeln bey Fayer-hill unter die große Fischerey geraten, allda er dreyzehn Buys-Convoyer genommen, etliche Buysen geplündert, etliche vom Volck entblößet treiben lassen, und die übrigen jedwede seines Weges gejaget. Tromp der ihm vorgenommen ihn zu finden, ward bei Fayer-hil und Hitland von einem harten Sturm überfallen, er selber war in großer Gefahr zu sinken, weil das Schiff sehr luck worden, und bloß mit Bomben (Bumpen) noch oben zu halten." Als oberdeutschem Manne war ihm das seemännische leck wohl unbekannt oder ungeläufig, er hatte aber einmal etwas davon gehört, daß es auf Schiffen Oeffnungen gäbe, die man Luken nenne.

**Lee**, (ohne Artikel) die dem Winde abgekehrte Seite (des Schiffes). Breusing hat im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 1876 sich die Deutung Kilians angeeignet, der lye mit „latus navis depressum" übersetzt und mit „quod a vento deprimitur" erklärt, indem er es mit ley = niedrig in Verbindung brachte. Darauf hat ihm aber Müllenhoff alsbald dar-

getan, daß an leg nicht zu denken sei. Mit Recht. Denn wenn auch zu gewissen Zeiten und unter gewissen Umständen an Bord die Leeseite die niedrigere Seite werden kann, so denkt dabei doch niemand an das Niedrige und das Wort Lee wird sehr oft da gebraucht wo von hoch oder niedrig gar keine Rede sein kann. Müllenhoff fügt seiner Ablehnung die Worte hinzu, er finde aus dem Germanischen keine Erklärung, so lange er sie auch im Auge gehabt und gesucht habe. Das kommt offenbar daher, daß er, wie auch Breusing mit einem zu engen Begriff von Lee gearbeitet hat, nämlich dem rein seemännischen. Es gilt aber zuerst sich den ganz allgemeinen Begriff und die umfassende Bedeutung von Lee klar zu machen. Es ist nicht nur die dem Winde abgekehrte Seite des Schiffes sondern jeder Ort wo man Schutz findet, Ruhe, Stille, Schatten, Obdach, Zufluchtsort. Spricht doch der Seemann selbst auf See, an Bord nicht bloß: „in Lee vom Schiffe“, sondern auch: „in Lee von der Luvbordwand“, (und da ist von ley, niedrig doch keine Rede); und ebensogut sagt er am Lande: „in Lee von einem Hause, von einer Mauer, von einem Busch (wobei er an hoch oder niedrig erst recht nicht denkt), weil Haus, Mauer und Busch Schutz vor Wind, vor Regen oder Sonne gewähren. Überhaupt kam das Wort in allgemeinen Gebrauch ehe die Bedeutung so herrvorragend seemännisch war, daß sie so nachdrücklich hätte auf die Sprache der Landbewohner zurückwirken können. Es ist das Wort vom Lande auf die See übertragen nicht umgekehrt. Sobald nun die Bedeutung Schutz, Schutz auch am Lande, festgehalten wird, kommt man ohne Weiteres auf das altnordische Wort hle; altsächsisch hleo, hlea, angelsächsisch hleo; sie alle bedeuten Schatten, Schutz, Schutzort, wobei gleich bemerkt sei, das Schatten vor der Sonne sowohl als Schutz vor ihren sengenden Strahlen, als auch als trübes, düsteres, trauriges Dunkel empfunden werden kann; so willkommen der Schatten um Johanni ist, so beengend, ja mit Todesahnungen erfüllend kann er in der Zeit der „zwölf Nächte“ vom Weihnacht- bis zum Epiphanientage wirken. — In einer sehr lehrreichen Abhandlung über den altdeutschen Mythus vom Körperschatten hat Rochholz „Deutscher Unsterblichkeitsglaube“, dargethan, daß Lee keineswegs ausschließlich oder auch nur hauptsächlich seemännisch ist. „Mit einerlei Wortstamm benennt unsere Sprache das schattige Waldgebirge, das dunkle

Meer und das finstere Grab, diese drei großen Hauptgemarkungen, die das Land oder das Leben abgrenzen. Wir haben demgemäß Leewälder, Leberberge, Lebermeere und Leefelder, d. h. Grabfelder. Es ist nachzuweisen, wie die Vorstellungen über den Schatten in eben diesen Wortstämmen Le, Lew, Ler sich ausgebildet haben.“ Indem er dieses tut, führt ihn sein Weg bis in das tiefste Binnenland, bis nach Österreich hinein. Uns aber geht besonders das Leemeer an. Der altnordische Wasserriese Hlê wohnt nach einer nordischen Sage auf der Insel Läsöe (Hlêsey) im Kattegat und hält sich dorten einen Hirten Snio, d. i. das Schneewehen vom Meere her. In weiterer Ausdehnung der Mythe bewohnt Hlê das unbeweglich stehende Eismeer, mare mortuum, welches die Isidorischen Glossen mit lebirmeri übersetzen. Die Seelen der Schiffbrüchigen finden in der Tiefe dieses Lebermeeres Zuflucht und Obdach unter umgestülpten Töpfen. — An die Stelle solcher Hlêmeere traten in den Binnenländern die Leewasser und ihre geisterbehüteten Leebrücken. Auf der Leebrücke zwischen dem Flecken Schwyz und dem Dorfe Brunnen am Waldstädtersee sitzt die Nachtspinnerin und wen sie anhaucht, der erblindet, wird leeblind. — Der Meeresgott Hlê ist natürlich nur eine andere Gestaltung der Schattengöttin Hel. Es möge aber genügen hier darauf hingewiesen zu haben, daß der gemeinsame Begriff von Leewald, Leemeer, Leefeld und Leebrücke der des Schattens, des Schutzes, des Zufluchtsortes ist und daß das Wort sich in jenen niederdeutschen Ortsnamen so oft wiederholt, die mit — leben zusammengesetzt sind: Eisleben, Wegeleben, Wanzleben, Ermsleben etc. Unter den zahlreichen Beinamen Odins kommt auch Hlêfreyr, Leeherr vor. Simrock meint, der bedeute jedenfalls seine Herrschaft über das Wasser. Aber was heißt Hlê-Herr? Doch zunächst einen Schutzherr oder Schirmherr, eine besondere Beziehung zum Meere liegt nicht darin. Und wenn der über Walhall reichende Wipfel der wunderbaren Weltesche Yggdrasil den Namen Laerad führt, so heißt das doch nur „Schutz und Schirm“ spendend, und unter den Wurzeln dieser Esche quellen zwar drei Brunnen, aber mit dem Meere hat sie nichts zu tun. Ist nun die eigentliche Bedeutung von Lee Schutz, so ist es nicht zu verwundern, daß gerade die Seeleute sich im Laufe der Zeiten besonders das Wort angeeignet und bis auf unsere Tage im Gebrauch behalten haben; das liegt in der Natur der Sache, da für

sie Schutz vor Sturm und Seenot eine besonders wichtige Sache ist. Dabei ist zu bedenken, daß auf Wangerooge angenehmes, warmes Wetter li-weder heißt und daß in der Edda laegi Meeresstille bedeutet. Daher haben die Verfasser des „Bremer Wörterbuches" auch schon das Richtige geahnt, als sie schrieben: „Lee oder Lehe, ein Dorf dieses Namens, eine halbe Meile von Bremen" (also Bremerlehe). Im Angelsächsischen ist hleow und hleowth eigentlich ein Ort, der (an der Sonne liegt und) vor dem Winde sicher ist: ein Zufluchtsort." Und weiter: „Bei unseren Schiffern heißt lee ein Ort, wo die See stille ist und die Wellen nicht ankommen. „In't lee van't land" bezeichnet eine Station der Schiffe bei einer Insel oder Erdzunge, wo der Wind vom Lande absteht, und wo folglich dichte unter dem Lande die See vom Winde nicht beweget wird." — Und andererseits lesen wir in einer mittelniederdeutschen Chronik: „und wo woll den Deutschen und Lubschen alles thoiegen was und in der Lehe werden." Hier ist allerdings eine ausschließlich seemännische Bedeutung von Lee unzweifelhaft, indem es für ein Segelschiff natürlich sehr hinderlich ist, sich in Lee eines feindlichen Schiffes zu befinden, nicht weil es leger, niedriger wäre, sondern weil es in seiner Bewegungsfreiheit der in Luv befindlichen Schiffe gegenüber im Nachteil ist. Insofern bedeutet Lee eine schwierige Lage, etwa diejenige einer Partei, die „ins Hintertreffen geraten" ist; Not, Bedrängnis, Schwierigkeit. Aber darum hätte der holländische Dichter ten Kate ly — so heißt Lee im Niederländischen — doch nicht gleich von leiden ableiden sollen, was auch Kilian mit seinem latus navis depressum auf dem Gewissen hat. Adelung aber hat sogar ein altes lee = links herangezogen und dabei an Backbord, die linke Schiffsseite gedacht, als ob Backbord immer Lee und Steuerbord immer Luv wäre. — **Leegierig**, s. luvgierig am Ende.

**Leesegel**, das. Die Leesegel sind eine Vergrößerung gewisser Segel bei günstigem, beständigen Winde, eine Vermehrung der Segelfläche, und zwar nicht wie früher, als man die Segel nach unten zu durch ein Bonnet oder Bonnit vergrößerte, sondern neben, an der Seite, nämlich allemal an der Luvseite, da sie in Lee keinen Zweck hätten. Daher ist eine der beliebtesten Scherzfragen die: „Warum heißen die Leesegel Leesegel?" Antwort: „Weil sie stets in Luv stehen!" Das wäre also ein lucus a non lucendo. — Breusing hat (Jahrbuch für niederdeutsche Sprach-

forschung 1879, S. 14 und 15) folgenden Erklärungsversuch gemacht: „dann fand man, daß die früher übliche Verlängerung der Untersegel durch ein Bonnet wenig zweckentsprechend war, deshalb zog man es vor, bei günstigem Wetter die Segel an der dem Winde zugewendeten Seite durch einen Streifen Segeltuch, eine Leiste, niederländisch lyst zu verbreitern und nannte diese Beisegel im Niederländischen lystzeils, woraus durch euphonische Verschleifung der Konsonanten lyzeils und im Niederdeutschen lêseils wurden, und hieraus entstand der deutsche Name Leesegel, der mit dem einfachen Wort Lee durchaus keinen Zusammenhang hat, denn die Leesegel werden eben nicht in Lee gesetzt.“ Diese Erklärung kann nicht richtig sein, denn erstens ist das Leesegel keine Leiste, sondern ein Segel, ein richtiges Segel, und ein solches, auch wenn es ziemlich lang und schmal ist, eine Leiste zu nennen, geht nicht an, wenn man bedenkt, was eigentlich eine Leiste ist. Sodann heißt im Niederländischen Leesegel lyseil, weil Lee im Niederländischen ly heißt; eine Form lystszeil gibt es nicht, Breusing hat sie auch nicht nachgewiesen; sollte sie sich ihm zufällig einmal irgendwo gezeigt haben, so könnte es höchstens als Erklärungsversuch geschehen sein, der aber nichts beweißt, wie unzähliche dergleichen Versuche von Weiland dartun. — Es bietet sich uns eine andere Deutung von Leesegel ganz ungezwungen dar. Wie unter Lee bemerkt ist, heißt auf Wangerooge ein angenehmes, warmes Wetter li weder; dieses li ist das ostfriesische le — lau, warm, mild; dabei sei dahingestellt ob dieses le von dem altnordischen hle — Schutz, Schatten, Schirm kommt, oder mit lau verwandt ist (welches aber auch mit hle, Lee eines Stammes sein dürfte). Weil im Ostfriesischen dieses le auch lau und lu heißt, so liegt der Gedanke an lau am nächsten. Doornkaart führt folgendes Beispiel für den Gebrauch an: „'t water is man äfen lê, das Wasser ist nur eben warm, lê water, lauwarmes Wasser; „'t is so 'n lauen lücht,“ es ist eine so mildwarme, weiche, laue Luft, de wind weid so lau“ etc. Wie auch die Verwandtschaft sei, le bedeutet gutes, schönes Wetter; ein Leesegel ist also ein **Schönwettersegel.** — Von hier aus fällt nun auch ein Lichtstrahl auf die Etymologie des erwähnten Wortes Bonnet, mit dem die Leesegel heute noch in den romanischen Sprachen bezeichnet werden, das aber ursprünglich eine Verlängerung der Segel nach unten zu bedeutete. Eine solche konnte

auch nur bei gutem Wetter vorgenommen werden, und es steckt also in Bonnet, italienisch bonetta, spanisch boneta, das lateinische bonus, mit einer schmeichlerischen, kosenden Verkleinerungsform, wie man ja auch bei uns von einem „schönen Wetterchen" spricht. Also auch hier die Bedeutung: „Gutwettersegel", wie in früheren Tagen ja auch das Großsegel „Schönwettersegel" genannt wurde.

**Leeweg**, der, s. Abtrift.

**Leibholz**, das, s. Wassergang.

**Legerwall**, der, ist eine Küste unter dem Winde, eine Küste auf die der Wind zuweht, so daß beide mit einander einen rechten Winkel bilden, vielleicht sogar, indem rechts und links das Land vorspringt, einen spitzen. Dann ist also eine Bucht vorhanden. Eine solche kann, wie die berüchtigte an der jütischen Küste, eine rechte „Jammerbucht" werden, wenn ein (Segel-)Schiff durch Wind und Sturm so nahe an die Küste getrieben wird, daß es in Gefahr steht durch Kreuzen nicht wieder frei zu kommen. Dasselbe Gefühl, das Breusing veranlaßt hat Lee = leg, niedrig, zu setzen hat wohl auch die Form Legerwall anstatt Leewall in Gang gebracht. Aber Leewall ist das richtige, wie schon ein Blick auf das englische Lee-shore beweist und wie es auch in der Natur der Sache liegt. Die Veränderung in Legerwall mag aber dadurch gefördert worden sein, daß es in der Regel eine niedrige Küste sein wird, die ein Schiff in solche Gefahr bringt, denn eine hohe sieht es in größerer Entfernung, braucht ihr also nicht so nahe zu kommen, daß die Verlegenheit des Legerwall eintritt. — Gegen die Deutung Leewall könnte sprechen, daß das Gegenteil davon nicht Luvküste, sondern Opper- oder Upperwall hieß. — Aber einmal kann eben der Upperwall später gebildet sein, als Gegensatz zu Legerwall, zur Zeit als dieses in dieser Form bereits aufgekommen war, und dann ist zu bemerken, daß man doch auch von einer Luvküste spricht, ja daß Upperwall in neuerer Zeit geradezu von Luvküste verdrängt worden ist. — Legerwall gehörte zu dem Gefährlichsten was es für einen Seemann geben konnte. Der alte Kapitän der 1673 die „Beschrivung von der Kunst der Seefahrt" verfaßte, wußte davon zu erzählen. „Ich hätte billig Ursach mehr von Gottes Wunderwerken zu schreiben, wie ich zu zweyen mahlen in der Nordsee sonder Ruder gewesen, da daß eine auff die Quernes ist weggestoßen, und sind nachdem mit dem Schiffe sonder Ruder zu Rotterdam

glücklich angekommen, daß andermahl durch einen starcken Nord Nordewesten Wind, unter Reveshoren daß Ruder weggeritten, und daß Schiff nach Allerheiligen, bei dunkern Mohn, durch das Katzen Gat zu Kopenhagen gebracht, und wie offt der Allerhöchste mich errettet, wann ich auf dem Legerwall von Sturm bin besetzt gewesen, da ich oftermahl nicht anders alß den Todt vor Augen gesehen, wie auch eins Mahls auff der Küst von Africa, nebenst Mamora, da wir bald in die Brandung waren, gab Gott daß der Wind sich legte, und indem auch raum ward, so, daß wir glücklich die Cap Spartel passierten, wann wir sonst an den Wall gekommen waren, und etzliche noch daß Leben, wie eine Beute davon gebracht, hätten die Mohren uns doch zu Schlaven gemacht."

**Leguan**, der, ein dicker bekleideter, beschmarteter, betakelter Kranz von Tauwerk, ein Stropp von besonderer Art, den man an besonders gefährdeten Stellen der Takelage zur Sicherung oder Schonung anlegt. So legte man zur Zeit der Segelschiffahrt vor dem Gefecht einen Leguan um Mast und Rahe, die beiden zusammenzuhalten wenn etwa Rack, Fall oder Toppnant zerschossen würden. Auch zur Verhütung des Schamfilens von stehendem Gut durch laufendes legte man wohl einen Leguan an, und oben um den etwas vorragenden Vorsteven eines Bootes kann man ihn heute noch gelegt sehen zur Milderung des Stoßes und Verhinderung von Schaden beim Anlegen. Wie kommt dieser Stropp zu dem Namen der großen Eidechse Iguana, iguana tuberculata, die auf deutsch Leguan heißt, jenes freundlichen und nützlichen, zum Fangen von Fliegen als Haustier gehaltenen munteren Tieres, das jedem Seemann bekannt ist, der einmal an den Küsten des tropischen Amerika weilte? Die Bezeichnung war offenbar zuerst scherzhaft. Der Stropp war ein Legan, weil er angelegt ward; weil das aber so sehr ähnlich wie Leguan klang, so lag für einen scherzhaft angelegten Seemann eine absichtliche Verwechslung nahe und die ist dann zur stehenden Bezeichnung geworden; also ähnlich wie ammer zu ammeral und Admiral wurde, so daß jetzt ein Eimer den Namen „Admiral" führt. Doch hat sich neben Leguan auch die ursprüngliche Form Legan bis auf diesen Tag erhalten, ja sie scheint sogar Leguan wieder etwas in den Hintergrund gedrängt zu haben.

**Leibknoten**, der, ist ein Knoten, der nicht zuschliert, dessen Auge also stets offen bleibt, auch wenn Kraft darauf wirkt. Er

wird besonders dazu verwandt, einen Menschen in die Höhe zu winden, der sich mit seinem Leibe in das offene Auge gesetzt hat. Leibknoten können auf verschiedene Weisen gesteckt werden, doch bleibt stets das Auge für den Leib eines Menschen offen.

**Leichtmatrose**, s. Jungmann.

**Leichter**, der, auch Leichterfahrzeug, ein kleines Schiff, das einem größeren die Ladung teilweise abnimmt, damit es nicht mehr so viel Tiefgang hat und in einen seichten Hafen einsegeln kann. Man hört und liest manchmal auch Lichter und Lichterfahrzeug, doch ist diese Form geeignet Verwechslungen herbeizuführen, s. Anker lichten, und daher ist, wiewohl lichten die richtige niederdeutsche Form für leichter machen ist, doch Leichter vorzuziehen. Das Mittelniederdeutsche sagte luchteschute. 1368: „Vortmer moghen si hebben eghene prame unde luchteschuten". 1369 . . . „und geven van dem prame ene mark vnd van der luchteschuten ene halve mark, darmede mogen se up unde ut schepen." Ein luchteschute war also kleiner als ein prame.

**Leine**, die. Eine der zahlreichen Beseichnungen die der Seemann für das Erzeugnis des Reepschlägers oder Seilers anwendet. Roeding sagt: „Dünne Taue von verschiedener Dicke, die zu mannigfaltigem Gebrauch auf Schiffen dienen." — Altfriesisch lina, neuniederdeutsch lin, angelsächsisch line. Kommt vom lateinischen linum, das nicht nur Lein, Flachs bedeutet, sondern auch alles was daraus hergestellt wird: Faden, Schnur, Leinwand, Linnen, Segel, Netz, Seil, Tau. — In übertragenem Sinne, da die Leine als Leitseil diente, directorium, disciplina, also ein sittlicher Begriff. — Auch unser Lineal stammt von linus, von der Leine mit der die Zimmerleute sich auf das zu behauende Holz eine Linie — daher der Name — ziehen (daher die ganze Wendung „Linien **ziehen**"), indem sie die geschwärzte Leine anziehen und dann auf das Holz schnellen lassen, wo es abfärbt. — Von den vielen Linien, die man auf Kartenblätter zog um die Grade zu bezeichnen war Eine so die Hauptlinie, daß man sie schlechthin „die Linie" nannte (Äquator.) Wer diese zum ersten Male passiert, muß sich gefallen lassen, daß allerlei „Hänselei" (von Hansa, denn wer in eine solche eintrat mußte allerlei über sich ergehen lassen) mit ihm getrieben wird; Linientaufe. Die Hauptsache dabei ist das (Unter-)Tauchen. Da taufen und tauchen ein und dasselbe Wort ist, so ist der Name treffend (s. Schiffstaufe.) —

**Leitblock**, der, ist ein Block, der den Zweck hat, das durch ihn fahrende Tau in eine andere Richtung zu leiten. Es kommt z. B. ein Läufer in senkrechter Richtung zur Verwendung, geholt soll er aber in wagrechter Richtung werden; dann muß ein Leitblock die senkrechte in die wagerechte Richtung überleiten.

**Leiter**, der, ein ganz anderes Wort als die von lehnen stammende Leiter, die an die Wand etc. gelehnt wird zum Steigen, nämlich ein Tau an dem etwas geführt, von dem etwas geleitet wird, also ein schönes, kurzes Wort für Leitseil. Bei Stagsegeln etc. laufen sie, wie Roeding es passend vergleicht, wie eine Gardinenstange auf der sich die Lägel als Ringe bewegen.

**Leiwagen**, der. Es ist ein t ausgefallen, das Wort heißt eigentlich Leitwagen, wie Dabovich es auch schreibt und schon Roeding gekannt hat. Es ist ja auch ein Leiwagen eine Vorrichtung auf der die Ruderpinne hin und her geleitet wird. Bei -wagen ist aber nicht an einen wirklichen Wagen zu denken, sondern an das niederdeutsche wege, welches zwar dasselbe Wort wie Wagen, Wage und Wiege ist, aber noch allgemeiner den Begriff des Bewegens darstellt: ein Gerät zum Hin- und Herbewegen. Nun ist zwar Leiwagen kein Gerät, sondern eine am Deck befestigte Vorrichtung, auf der sich die Pinne bewegt, aber er trägt seinen Namen doch mit Recht, denn er dient dazu, die Bewegung der Pinne zu leiten. Und auch wo der Leiwagen nicht für die Pinne, sondern für eine Schot bestimmt ist, dient er doch demselben Zwecke: die Bewegung der Schot zu leiten. — Das Wort wird öfters auch Leuwagen geschrieben, diese Form gebührt aber einem ganz anderen Dinge, s. Leuwagen.

**lenz**, als Adjektivum und Adverbium in häufigem Gebrauch; es bedeutet **leer**. Das Bremer Wörterbuch sagt: lens = trocken, da keine Nässe mehr ist. De Pumpe geit lens: die Pumpe will nicht mehr ziehen, kein Wasser mehr geben (weil keins mehr da ist); de kann is lens: die Kanne ist ausgetrunken. Enen lens maken, einen so lange beschmausen, bis das Getränk alle ist. Niederländisch lens = zonder vocht. Mit dem Lenz, der Frühling bedeutet und seinen Namen vom Längerwerden der Tage hat, hat dieses lenz nichts zu tun, es soll vielmehr mit dem lateinischen lentus zusammenhängen. Dieses hat aber dreierlei Bedeutungen, von denen sich jeder die ihm einleuchtende aussuchen kann: 1. die von „erschöpft". 2. langsam, träge (so wie das Letzte

aus einem Gefäß ausfließt). 3. zäh, klebrig, (so wie das Unterste bei vielen Flüssigkeiten zu sein pflegt). So recht will keine von den dreien, will überhaupt das ganze lentus nicht einleuchten, aber noch ist nichts Besseres gefunden. Übertragen: „ich bin lenz", ich habe kein Geld mehr.

**lenzen.**

1. vollständig leer und trocken machen, den Inhalt eines Fasses, einer Cisterne, eines Brunnens, einer Kanne, einer Flasche, eines Tänks, der Bilge erschöpfen; übertragen: jemanden ausplündern bei Spiel.

2. vor einem Sturme fahren, so daß der Sturm das Schiff mit nur wenigen und kleinen Segeln oder auch ganz ohne solche („vor Top und Takel") vor sich hertreibt. — Die Erklärung wird etwas erschwert dadurch, daß manchmal ohne Berechtigung und ohne Verständnis für den eigentlichen Hergang lenzen einfach mit „vor dem Winde segeln" gleichgesetzt wird. Die Wahrheit ist die, daß lenzen einen Sturm voraussetzt, der so stark ist, daß ein Segel nach dem andern weggenommen werden muß. Nun haben wir unter „lenz" gesehen, daß es leer bedeutet; lenzen also heißt leeren, zunächst von Flüssigkeiten; es kann aber auch im übertragenen Sinne gebraucht werden und in ganz allgemeiner Bedeutung von leeren; und so werden wir es hier anzusehen haben: die Rahen, den Mast, die Takelage leer machen von Segeln, so daß das Schiff schließlich nicht nur keine vollen Segel, sondern überhaupt keine Segel mehr führt. Von dem transitiven Gebrauch zum intransitiven war nur ein Schritt, und die Bedeutungsentwicklung von: „die Segel entfernen" bis zu: „das Schiff lenzt" lag nahe. Daß „lenzen" einen Sturm voraussetzt, beweist auch die Bezeichnung **Lenzsack**; den führt ein Rettungsboot im Inventar und gebraucht ihn bei hohem Seegang. Bei Dick und Kretschmer (II. 315) ist er anschaulich beschrieben: „ein trichterförmiger Sack aus starkem Segeltuch, dient dazu, das Boot der Länge nach vor der See zu halten und damit zu steuern, wenn durch hohe See das Hinterteil des Bootes so gehoben wird, daß Steuerriemen oder Steuerruder aus dem Wasser kommen. Hätte man dann keinen Lenzsack, so würde das Boot von der See quer geworfen und übergerollt werden. Der Lenzsack wird, mit der Öffnung nach vorn, an einem starken Tau geschleppt, während eine dünne Leine an dem spitzen Ende befestigt ist. Da beim

Schleppen die Mündung nach vorn ist, so füllt sich der Sack mit Wasser, leistet einen beträchtlichen Widerstand und hält dadurch das Boot vor der See. Wirft man das stärkere Tau an der Mündung los und holt die dünne Leine an dem spitzen Ende ein, so wird der Sack umgekehrt, klappt zusammen und kann mit leichter Mühe ins Boot geholt werden."

**Leutnant zur See.** So sehr man auch versucht hat das Wort Leutnant als deutsches in Anspruch zu nehmen, so wird es doch bei der französischen Abstammung sein Bewenden haben müssen. Es ist sonst an ambacht, Ambt, Amt gedacht worden, weil das Volk in manchen Gegenden Leutnamt sagt, als ob ein Leutnant ein Mann wäre der ein Amt über Leute hätte. Allerdings findet sich schon ums Jahr 1500 die Form Leutenamt und so hieß das Wort auch während des 30jährigen Krieges, aber das sind höchstens Versuche, das Wort mundgerecht zu machen und dem Deutschen anzubequemen. Die ältesten Spuren führen nach Frankreich, wo das Wort schon im 15. Jahrhundert im Gebrauch war, bestehend aus lieu und tenant und ursprünglich demgemäß für eine Statthalterwürde gebraucht. „Des Königs Lieutenant" ist der Mann, der „**anstatt**" des Königs das Kommando führt. — Noch vor Kurzem bedeutete Lieutenant zur See den jetzigen Oberleutnant zur See, der jetzige Leutnant zur See aber mußte sich mit Unterlieutenant zur See begnügen.

**levendig**, werden die Segel gebraßt, wenn der Wind sie so fassen soll, daß sie killen, d. h. sich bewegen, nicht tot und steif stehen wie ein Brett, sondern flattern wie ein lebendiges Wesen. Lebendig ist Weiterbildung des Participiums lebend, und levendig ist niederdeutsche Form dafür. So weit wäre die Sache richtig. Aber es wird nicht, lebendig entsprechend, levéndig, sondern lévendig ausgesprochen. Doch hieß lebéndig früher auch lébendig, der Ton lag also auf der Stammsilbe, was im 17. Jahrhundert noch vorkommt, bei Gryphius: „Man hat ein zartes Kind noch lebendig geschunden." „Das dauert landschaftlich in vielen Gegenden von Deutschland noch jetzt, die Rückung des Tones auf lebéndig ist aber auch schon im 14. Jahrhundert nachzuweisen" (Heyne).

„Do he en sag liggen also,
Ward he wedder unfro
Darumme, dat Brûn noch levendig was."

Reinke de Fos.

Wegen der Betonung weist Kluge auf Holunder hin, dem es ebenso wie lebendig gegangen ist.

**Leuchtturm,** s. Blüse.

**Leuwagen**, der, ist ein Stock mit einer Bürste daran zum Waschen des Schiffes, ein Schrubber. In diesem Worte ist nicht wie bei Leiwagen ein t ausgefallen, denn hier wird keine Bewegung geleitet. Allerdings deutet das -wagen auch eine Bewegung an, aber man wird annehmen dürfen, daß das Geschäft des Schiff- bezw. Deckwaschens als ein wenig angenehmes nicht gerade mit besonders fleißigen Bewegungen geschah und geschieht. Leu heißt aber im Niederdeutschen faul, träge, unlustig zur Arbeit, insonderheit wird es auch von einem Menschen gebraucht, der faul in seinen Bewegungen ist; also auch einen, der sich nicht gern bückt. Ein solcher mag den Stiel an der Bürste erfunden haben, die ursprünglich sicher ohne ein solchen gebraucht wurde, also beschwerliches Bücken erforderte. Ganz peinliche und reinliche Hausfrauen halten heute noch darauf, daß ihre Dienstmädchen die Arbeit der Stubenreinigung nicht im Stehen abmachen. Ihnen mag die Anbringung eines Stabes an den Scheuerbürsten als eine „faule" Sache erschienen sein, so daß sie das Arbeiten mit dem ihnen unlieben Instrument als eine „leue Bewegung" zu brandmarken versuchen. Es hat sich aber doch Bahn gebrochen.

**lichten** ist besonders in der Verbindung „Anker lichten" bekannt. Es ist von lichten = leicht machen, gänzlich verschieden, denn es heißt eigentlich lüften, nicht im Sinne von „frische Luft in eine Stube lassen", sondern von „in die Luft erheben". Man hört auch hie und da — in Stade z. B. — Anker lüften. Die niederdeutsche Form ist aber liften; englisch lift. Im Niederdeutschen nun, und je mehr es nach dem Niederländischen zugeht, desto leichter wird f in ch umgewandelt: gracht für Graft, kracht für Kraft, lucht für Luft etc. So hat sich auch liften in lichten verschoben.

**Liderung**, die, im Maschinenwesen ein Verschluß, ein Verschließen oder Verpacken irgend einer Öffnung, die man dicht haben will. Es ist das niederdeutsche Wort lid = Deckel, Verschluß, Tür, und dasselbe wie Lid in Augenlid, Altsächsisch hlidan, angelsächsisch hlidan, altenglisch hliden = bedecken, schließen; altfriesisch hlidia. — Von lid auch das Zeitwort **lidern**, schließen, verpacken.

**Lieger**, der, ist ein Mann von der Brabank, der auf einem nicht in Dienst befindlichen, auf der Werft liegenden Kriegsschiffe wohnt, d. h. nicht bloß am Tage da weilt, sondern auch nachts da schläft (liegt). Er hat das Schiff in Bezug auf Feuer etc. zu bewachen, für richtigen Verschluß aller Räume zu sorgen. Früher war ein Lieger ein ganz anderer Mann, nämlich wie Hirsch, Danzig, S. 227 berichtet, ein dispositionsfähiger Handlungsgehilfe im Unterschied von nichtdispositionsfähigen Handlungsknechten. — Lieger heißt auch das Bauchstück der Bodenwrange.

**Lik, Liek**, das. Das Tau, mit dem ein Segel eingefaßt ist. Bei einem Rahsegel unterscheidet man viererlei Lieke: Das Rahliek oben, das Unterliek und die beiden stehenden Lieke rechts und links. — Unser deutsches Wort „gleich" bestand ursprünglich aus der Vorsilbe ga und lika. Lika heißt Körper. Unser „Leiche" hatte nämlich noch im Mittelhochdeutschen nicht die Bedeutung „toter Leib" sondern galt auch für den lebendigen Leib, für die Körpergestalt, (so wie stinken früher eine vox media war und auch von Rosen und Veilchen und der köstlichen Nardensalbe der Maria zu Bethanien gesagt wurde). Wir sprechen aber täglich unzählige Male ahnungslos das Wort aus in dem Suffix = lich; männlich ist einer der die Gestalt, Form und Art eines Mannes hat; königlich ist einer der die Haltung und Gestaltung eines Königs besitzt, **gleich** einem Könige ist. Im Niederländischen und überhaupt im Niederdeutschen hat sich g nicht eingebürgert, da hält man sich mit der Vorsilbe auch in ihrer abgekürzten Gestalt nicht auf, sondern sagt liek, wie denn in Ostfriesland in früheren Zeiten eine politische Partei liekedeler hießen, Gleichteiler. — In der Bedeutung **Gestalt** hat sich dieses Wort allein im Seemännischen erhalten, denn unser Liek ist ja das Tau, das die Umrisse der Gestalt des Segels genau darstellt. Eine beachtungswerte Verwendung hat unser Liek im Französischen gefunden in dem Worte ralingue, aus Rahliek entstanden. Das -liek hatte man aber nicht in seinem Werte erkannt, sondern für eine Art Endung gehalten, etwa für die niederdeutsche Endung -ing, und so wurde ralingue aus einem Worte, das eigentlich ralique hätte werden müssen.

**Linie** = Aequator, s. Leine.

**Linienschiff**, das, ist das größte und stärkste Panzerschiff, ein Schlachtschiff erster Ordnung, Hochseeschlachtschiff; müßte

eigentlich Schlachtlinienschiff heißen, denn es ist ein solches, das stark genug ist, in einer Seeschlacht in der Schlachtlinie zu kämpfen.

**Lloyd**, der. In der ganzen Welt, besonders in der seemännischen, ist dieser Name bekannt, weil ihn eine ganze Reihe großer Schiffahrtsgesellschaften tragen. Es gibt einen österreichisch-ungarischen, einen russischen, einen germanischen Lloyd, einen Lloyd francais und vor allen Dingen denken wir an den „Norddeutschen Lloyd." Von Bremerhaven nach Lehe geht es erst durch die „Bürgermeister Smidt-Straße", dann durch die „Lloydstraße". Wer Bürgermeister Smidt war, das steht deutlich genug an seinem Denkmal auf dem Bremerhavener Marktplatze zu lesen. Aber wer war Lloyd? — Es gab bereits zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts in London eine Matrosenkneipe die „Lloyds coffee-house" hieß. Was dieser Mr. Lloyd sonst für ein Mann war wissen wir nicht, aber die Verpflegung bei ihm muß gut gewesen sein, denn es verkehrten nicht bloß Matrosen bei ihm, es fanden sich nach und nach auch Steuerleute, Schiffskapitäne, Makler, Kaufleute, Reeder bei ihm ein. Da gab denn ein Wort das andere, und weil es lauter Leute waren, die mit dem Seewesen zu tun hatten, so kann man sich denken, daß sich die Unterhaltung meist um Schiffe und Schiffahrt gedreht hat. Und besonders lag ihnen die Schiffsversicherung am Herzen. Aus diesen Besprechungszusammenkünften entstand 1716 eine Gesellschaft, die nach dem Orte ihres Beisammenseins den Namen „Lloyds" führte und heute noch besteht. Ihre Aufgabe ist: „The collection and diffusion of marine intelligence, the insurance, classification, and certification of vessels and the transaction of business of various kinds connected with shipping." Bei der Übernahme des Wortes ins Deutsche ist das Genetiv-s in Lloyds, das man in England bis heute treu bewahrt hat, verloren gegangen. Dieses vielen schon so befremdlich vorgekommene s, oft für eine Pluralform gehalten, ist als eine Erinnerung an jenes Kaffehaus geschichtlich berechtigt.

**Log**, das, ein flaches Brettchen wie ein Quadrant gestaltet dessen Radius etwa 15 cm mißt; es ist eine Leine daran befestigt, die **Logleine**, die über eine Rolle, **Logrolle**, läuft. **Loggen** heißt mit Hilfe dieses Logs, dieser Loggvorrichtung, die Fahrt des Schiffes messen, indem man das Log ins Wasser wirft, das **Logglas**, eigentlich Loggglas, d. i. eine kleine Sanduhr, umdreht, die

Leine eine von dem Glase angegebene bestimmte Zeit ablaufen läßt von der Rolle und dann an den Knoten der Leine abliest, wie viel Knoten das Schiff läuft, d. h. wie viele den Knoten entsprechende Seemeilen in der Stunde. — Edward Wright hat zu London 1599 ein Werk unter dem Titel: „the Haven-finding art" herausgegeben, in dem die erste Beschreibung, in dem auch zum ersten Male der Name Log zu finden ist. Darüber schreibt Roeding (1794): „Der Verfasser dieser Beschreibung, oder der Erfinder dieses Instrumentes ist nicht bekannt; auch findet man nicht eher wieder davon Erwähnung, als in der Beschreibung einer Reise nach Ostindien, vom Jahr 1607, welche Purchas herausgab, nach dieser Zeit aber wird in mehreren Reisebeschreibungen davon geredet, und es scheint auch von Ausländern allgemein angenommen worden zu sein; es erwähnt dessen z. E. Günter 1623, Snellius 1624, Metius 1631, Oughtred 1633, Herigone 1634, Saltonstall 1636, Norwood 1637, Fournier 1643, und fast alle neueren Schriftsteller, die von der Navigation geschrieben haben. Es ist dieses Instrument jetzt noch eben so beschaffen, als wie es erfunden wurde, ungeachtet man verschiedene Versuche gemacht hat, dasselbe zu verbessern, oder es durch andere Erfindungen ganz zu entbehren." — Die Erfindung dürfte also in England gemacht sein; dahin deutet auch der Name, denn Log ist das englische log, das einfach ein Stück Holz heißt. Ursprünglich war also von der Form eines Kreisausschnittes für das Brettchen keine Rede, es war das Log überhaupt kein (weil unten beschwert aufrechtstehendes) Brettchen, sondern ein beliebiges Stück Holz an das die Leine befestigt war. — Das **Loggbuch** ist das Schiffstagebuch, in welches der Offizier der Wache alles Bemerkenswerte einträgt sobald die Wache vorüber ist. Die Benennung geschieht a potiore, weil die richtige Eintragung der richtig geloggten Fahrt, d. h. der während der Wache zurückgelegten Strecke, eine sehr wichtige Sache ist. In der Beschriving von der Kunst der Seefahrt", Lübeck 1673 wird das ursprüngliche Stück Holz schon „ein hölzernes Schiffchen oder dreieckig Brettchen" genannt: „By etliken wert de wech, so dat schip aver see maket, mit ein gemarckede Lin, welckes dorch ein holten schepigen offt drehuckig bretien wert utgedreven, gefunden und affgemeten, welckes averst veel belemmeringe an sich heft und by nacht nicht wol tho dohnde ys." Es ist aber trotz der Be-

lemmerung heute auch noch nichts Besseres erfunden. — Lucas Janszon Wagenaer im „Spiegel der Zeevaerdt“ empfiehlt schon damals, 1588, die Einrichtung einer Art Loggbuches: „Item tis oock goet dat een Stuerman alle morghens ende auonts by gheschrifte stelle oft dve stellen, wat coursen hy ghezeyelt ende behouden heeft, op datmen daer nae inde Caerte af steecken ende ouerslaen mach, hoe de hoecken ende canalen van hem syn legghende.“

**Logger**, der, englisch Lugger, und so auch öfters in neuerer Zeit bei uns, wo es dann aber nur ein offenes Boot oder kleine Jacht bedeutet mit Luggersegel, d. h. Segel das nach chinesischer Art (doch ohne die Querlatten) so angeordnet ist, daß beim Wenden und Halsen kein Dippen erforderlich ist. — Sonst war Logger ein „zum Kriege ausgerüstetes schnellsegelndes Fahrzeug“ mit zwei Masten, sehr starkem Ausleger und einem Treiber („Brodgewinner“). Der Ausleger ermöglichte das Führen mehrerer Stagsegel. Weil die Stagsegel nicht treibend, sondern ziehend gedacht werden, so ist als Etymon zu Logger und Lugger das Zeitwort luken, ziehen, zerren, reißen, zupfen in Betracht zu ziehen; englisch lug.

**Logis**, das, ist der Ort an Bord wo die Matrosen wohnen und schlafen. Bemerkenswert ist an diesem Fremdworte die Aussprache. Unsere Seeleute sprechen das s deutlich mit aus. Daran kann man merken, daß das Wort über Holland zu uns gekommen ist, wo auch in Commis und anderen französischen Wörtern das stumme s als nicht stumm angesehen wird. Auf Wangerooge ist das Logis wenn kein Raum an Deck dazu da ist ein farunner (s. d.)

**Lohen**, die Segel, heißt sie mit Lohe tränken um sie dichter und haltbarer zu machen; sie empfangen dadurch das bekannte braune Aussehen der Segel auf unseren Küsten- und Kanalfahrern; die Eichenrinde heißt englisch tan, to tan heißt dementsprechend gerben, aber auch braun machen, dann übertragen bräunen, von den Sonnenstrahlen, von Wind und Wetter.

**Lootse**, der, ein Mann, der Seefahrt und des Ortes kundig, der den Beruf hat, einem Schiff in schwierigem Fahrwasser den Weg in den Hafen oder aus dem Hafen zu zeigen; das Schiff zu lootsen. Um dieses Wort richtig erklären zu können, müssen wir vor allen Dingen von dem italienischen, französischen, englischen,

holländischen piloto, pilote, piloot, pyloot ganz absehen, wenigstens zunächst. Diese Wörter werden oft mit Lootse zusammengebracht, haben aber nichts damit zu schaffen und können daher die Untersuchung nur trüben und verwirren. Auch der Versuch, das Wort zu Lot zu stellen, als sei der Lootse ein Mann der durch Loten die Tiefe des Wassers feststelle, muß aufgegeben werden. Das Bremer Wörterbuch sagt zwar: „Loots, Lootsmann = Piloot, der mit dem Senkblei die Tiefe des Wassers ergründet. Überhaupt ein erfahrener Mann, der das Fahrwasser, die Tiefen und Untiefen kennt", aber dadurch wird die Sache nicht besser, denn wenn auch das zweite, mit dem erfahrenen Mann stimmt, das erste, mit dem Loten, stimmt keineswegs. Wer auch nur einmal in seinem Leben mit einem Lootsen gefahren ist, der muß wissen, daß ein solcher viel zu sehr mit anderen Dingen beschäftigt ist und auf zu viel anderes zu achten hat, als daß er sich aufs Loten einlassen könnte. Dazu wird eigens ein Matrose abgeteilt, der die gelotete Tiefe laut aussingt. — Auf die richtige Spur leitet uns das niederländische lodsman, englisch loadsman, altenglisch lodeman. Dieses lod aber hat mit lod = Blei nichts gemein, sondern heißt Weg. Ein lodsman ist also ein Wegmann, ein Mann der den Weg zeigt, und zwar, sinnverwandt mit dem brim-wisa = Führer zur See, ein Wasserwegweiser. Im Seebuch (1400) heißt der Name loedman und loetsman, lootsmann und dieser Ausdruck kehrt, wie Breusing (Jahrbuch V. 8) anführt in allen nordischen Quellen des Seerechts wieder; „in den Jugemens d'Oleron als lodemann; water regt van Damme als laedsage; kostumen van Westcapelle als leydtsman; Waterrecht van Wisby als Leytsager und leytsman." Kilian, der pylloot freilich mit „expertus nauta, qui bolide altitudinem maris explorat, nauta loci peritus" übersetzt, hat doch auch die Form lootsman. — In einem Hansareceß von 1437 lesen wir: „Int erste hebbe ik gegeven deme losmanne, de my segelde in de Temese 6 Pf." Und anderweitig: „So wan en schip van nodt wegen queme vor eyn land, dar yd hauen moste, vnde vmbekant were, so dat ydt eynen leydsagen bederuede" ... Weiter: „Wor en scipper wynnet enen sturman, eder enen letsagen edder enen schepesknapen, deme synt se to rechte schuldich syne reise wol to donde." Auch im übertragenen und bildlichen Sinne in einem Adventsgebet: „O heerscopper aller heren vnde weldighe

leytsaghe des slechtes Israhel." Das früheste Zeugnis für die Form letsaghe fällt in das Jahr 1299: „So wellik letsaghe jof sturman oder schipman, de sic vormedet heuet eneme unseme borghere, wil he enen vnsen borghere vorklaghen, dat schal he don vor sineme oldermanne" (Lüb. Urk.) — Das Wort lootsman hat sich in dieser Gestalt, wie die Stelle aus dem Bremer Wörterbuch beweist, zwar bis in die neuere Zeit erhalten, daneben aber hat sich allmählich das Wort durch Verschlucken der Entsilbe in Lootse abgeschliffen, zunächst nur in der gesprochenen Sprache, so wie man boatswain Bosen ausspricht und das mann in Bootsmannsmaat verschluckt und Bootsmaat sagt. — Das Wort ist also ein echt germanisches. Heißt doch im Altenglischen der Nordstern loadstar, Weg-, Leitstern, und der Magnet loadstone-Weg-, Leitstein. Und zwar ist das erste Wort in der Zusammensetzung mit unserem neuhochdeutschen **leiten** = führen verwandt, die wörtliche Übersetzung von Bootsmann also „Geleitsmann". So war das Wort im Mittelalter in Deutschland, England, Holland und auch in Frankreich in Gebrauch. — Nun kamen aber zur Hansazeit die Italiener in deutsch-niederländische Häfen. Die hatten bis dahin so etwas wie einen Lootsen in unserem Sinne gar nicht gekannt. Wohl hatten sie einen piloto, aber der stellte, wie aus der Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen bekannt ist, und wie Breusing a. a. O. vortrefflich ausgeführt hat, etwas ganz anderes dar, einen Mann, der einen ganz anderen Beruf hat als ein Lootse, nämlich überhaupt einen seekundigen Mann, der die Navigation auf offener See betreibt, wie wir z. B. aus den Reisen des Columbus wissen, daß der eine der Gebrüder Pinzon der piloto mayor des Geschwaders der ersten Fahrt war. „Ein Bedürfnis von Lootsen in unserem jetzigen Sinne, wo das Wort einen Wegweiser für enge gefährliche Fahrwasser bedeutet, besteht im mittelländischen Meere garnicht. Die großen Handelsemporien Konstantinopel und Alexandria, Messina und Palermo, Venedig und Genua, Neapel, Marseille, Barcelona, Valencia, Malaga*) liegen an offener See. Andererseits muß man bedenken, daß in früheren Zeiten der Schiffer eigentlich nur der Schiffsherr war und kein Seemann zu sein brauchte. Ulloa in seiner Conver-

*) Diese Sätze sind am 17. Dezember 1900 geschrieben, am Tage, ja in der Stunde, da die Nachricht vom Untergang S. M. S. „Gneisenau" einging.

sationes sagt darüber: En lo antiguo eran dos ministerios separados, el de mandar las embarcaciones y el de dirigirlas. Los capitanes tenian el mando interior civil, economico y militar; y les pilotos eran los que desempenaban la parte nautica en pilotage y maniobra. So erklärt sich die Vorschrift, daß ein Schiffsherr, der nicht selbst Seemann war, einen der Schiffahrt kundigen Mann annehmen mußte, von selbst, und man hat hier nicht an einen Lootsen zu denken. Bei den Völkern des Mittelländischen Meeres hat das Wort piloto keine andere Bedeutung gehabt, als die wir mit einem „befahrenen Seemann" verbinden . . . Auch der Nichtseemann begreift, wie widersinnig es wäre, für völlig unbekannte Gewässer (wie die von Columbus aufgesuchten) einen Lootsen anzustellen, der eben davon seinen Namen hat, daß er von einem ganz bestimmten Fahrwasser eine genaue Ortskenntnis besitzt, um als Wegweiser dienen zu können. . . . Erst nach dem Jahre 1300 kamen genuesische und venetianische Schiffe nach Antwerpen und lernten in den nordischen Meeren eigentliche Lootsen kennen. Denn hier lagen die Handelsplätze nicht wie im Mittelmeere an offener Seeküste. Hamburg und Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, London und Bristol, Rouen und Nantes und Bordeaux liegen tief im Lande an Revieren, deren Eingang durch Sandbänke versperrt ist und wo die Möglichkeit des Einsegelns von der genauen Kenntnis der von Ebbe und Flut bedingten Wassertiefe und Gezeitströmung abhängig ist." Aber für einen loodsmann war kein Wort im Italienischen, eben weil die Sache unbekannt war. Da halfen sie sich mit einem anderen Wort, mit einem, das wenigstens so ungefähr etwas Ähnliches anzudeuten schien und nannten den loodsman: pilota. Diese beiden haben sich dann so miteinander vermengt und vermischt, daß in Holland, England und Frankreich, vielleicht unterstützt durch den ähnlichen Klang, die romanische Form die germanische in den Hintergrund geschoben hat. Doch ist es ihr weder in Frankreich noch in Holland gelungen, sie ganz zu verdrängen. In Frankreich ist nämlich das normännische lodemann in locman, dieses in locmaneur (mit Anbildung an gouverneur = Steuermann) und dieses in das neufranzösiche lamaneur übergegangen, und lamanage heißt heute noch die Thätigkeit des Lootsen, während man im Altfranzösischen maronier sagte, vom kymrischen mar = Führer, oder vielmehr von dem Beinamen des Mercurius

Marunus = Wegweiser; auf einer bei Baden gefundenen Inschrift aus der Römerzeit steht: „Marones (Name eines Volkes in den Alpen) enim appellantur viarum praemonstratores". — Was aber Holland betrifft, so beweist ein Blick in das 1629 erschienene erste deutsche Buch über Schiffbau, die Architectura Navalis von Josef Furttenbach, daß das germanische Wort damals noch galt. Es ist da ein durch seine Schnelligkeit berühmtes holländisches Schiff unter Segel abgebildet und genau beschrieben, ein Schiff, das einst zu Wasser schneller von Amsterdam nach Genua kam, als der Avis mit der Landpost, der melden sollte, daß das Schiff geladen sei. Es führte den Namen **„Lotzmann"** und hätte ihn nicht führen können, wenn nicht Lotsmann neben pylot in Holland noch gangbar gewesen wäre. — Im Deutschen, und zwar in der deutschen Seemannssprache hat sich das deutsche Wort unbefleckt von piloto erhalten. Daher wir auch der Mühe überhoben sind, der Abstammung dieses Fremdwortes nachzugehen. Es macht sich zwar hie und da in hochdeutschen Büchern und namentlich Gedichten breit, aber es wird stets als Fremdwort empfunden. Und wenn bereits 1735 im „Seebuch" Johann Manson schreibt: „Für tieffgehenden Schiffen ist nicht rathsam dieses Fahr-Wasser einzusiegeln (durch das Mitteltief nach Wismar), wo er nicht desto besser bekannt ist, sondern muß sich Piloten aus der Stadt nehmen", so beweist das doch nur, daß damals schon die Fremdwörterei im Gange war, was ohnehin bekannt ist. Außerdem hat Hans Wittenburgk, Schiffer in Wismar, das Manson'sche Buch aus dem Schwedischen ins Hochdeutsche, so gut ers konnte, übersetzt. — **Lootsenflagge** ist die als solche erkennbare weil besonders unterschiedene Flagge, die ein Schiff hißt zum Zeichen, daß es einen Lootsen haben will; auch die Flagge die der **Lootsendampfer**, der **Lootsenschuner** zeigt, der Lootsen abzugeben hat. — Ein **Lootsenkommando** hat einen Lootsenkommandeur, Oberlootsen, Steuerleute, Lootsen, Lootsenaspiranten etc. etc. — **Lootsenwasser** ist ein Fahrwasser, das man auf Karte und Segelanweisung hin nicht befahren kann, sondern nur mit Hilfe eines Lootsen. Wagener im „Spiegel der Zeevaerdt", 1588, schreibt: „Dan men moet verstaen dat wij dese Tonnen ende Baecken alhier so aengeteckent hebbcn, als de selue int voorleden Jaer van 82 geleyt ende gestelt sijn geweest. Ende dat de diepten ende

stroomen Jaerlyckx seer verloopen ende verandern: ouermidts d'onghestadighe sandtgronden, ende dat de gaten beneffens der Zee seer wyt ende breet worden, waer door dese stroomen al Lootsmans water syn, darmen hem versien moet van goede Piloten." Ein neuer Beweis, wie man in Holland Lootsman und Pilot neben einander gebraucht hat. Vergl. auch Wagenaers Segelanweisung für Brest: „Oock meucht ghy van daer innewaerts seylen voor den hauen van Brest, maer daer leyt een Clippe ghenaemt de Bagyne recht binnen d'Oosthoeck van Croixduynen af, ontrent Midtswater aen de Noortzyde ist best daeromme te loopen. Voorts die inde hauen van Brest oft Landerneau wil wesen, moet schicken Lootsluyden in te cryghen wantet Lootsmans water is."

**Löschen**, die Ladung des Schiffes an Land bringen. — Bei dem neuhochdeutschen Zeitwort löschen denkt man zunächst an Brennen, sei es daß Holz oder Durst brennt. Eine Ladung löschen müßte demnach bedeuten, daß sie brennt und daß dem Feuer gewehrt wird. Das seemännische Löschen heißt aber eigentlich garnicht löschen, sondern lößen (und dieses ist unser hochdeutsches lösen). Das wird im Niederdeutschen in sehr allgemeinem Sinne gebraucht. Man sagt z. B. in Ostfriesland: eine Tür lösen oder los machen anstatt öffnen, und gebraucht lößen für frei machen, auslösen (vergl. Geld lösen, Erlös), befreien, entfernen, trennen, scheiden, entbinden, entfesseln; „stenen, törf, kalen, rogge etc. etc. lössen." Die eigentliche Bedeutung von Löschen ist also: Die Ladung vom Schiffe (los =) **lösen** (entfernen, das Schiff entladen). Gothisch liusan = los, frei machen, leicht machen, lichten. Aubin: „Een ship lossen, Last lossen = Lichten, de goederen afschepen, outschepen, ontlasten, ontladen, ontlossen. Teuthonista: loyssen = ontbinden. Bremer Wörterbuch: „lossen, ein Schiff ausladen. Einige Oberländer sprechen unrecht löschen."

**Lose**, die s. durcholen.

**Loskiel**, der, „ist eine unter dem Kiel angebrachte Holzplanke, welche mit demselben nur in solcher Weise verbunden wird, daß sie bei Grundberührungen sich loslösen kann, ohne daß Leckagen entstehen. Sie bietet also dem Schiff beim auf Grund Kommen einen gewissen Schutz" (Dick u. Kretzschmer I. 85).

**Loten**, die Tiefe des Wassers mit dem Lot messen, sei

es mit dem Handlot, sei es mit dem „großen" oder Tieflot. Ersteres ist die häufigere Art, namentlich beim Einfahren in einen Hafen oder beim Ausfahren aus demselben üblich, wobei der lotende Matrose die gelotete Tiefe in Metern aussingt: „grade — das a sehr lang — fünfzehn!" (wobei dann genügsame Gemüter immer wieder mit dem Scherze kommen, fünfzehn sei ja gar nicht grade) oder: „zwanzig Meter und keinen — das ei sehr lang — Grund! — Die Zahl der Meter ist an den verschiedenfarbigen in die Lotleine eingeknoteten Streifen Zeug kenntlich. — Das niederdeutsche lod heißt Blei, Lot ist also das Hochdeutsche „Senkblei". Die Sache selbst ist eine uralte Einrichtung, vergl. die Beschreibung des Sturmes Apostelgeschichte 27, 27 und 28; Luther hat die Stelle übersetzt: „Da aber die vierzehente Nacht kam, und wir in Adria fuhren, um die Mitternacht, wähneten die Schiffleute, sie kämen etwa an ein Land. Und sie senkten den Bleiwurf ein und funden zwanzig Klafter tief, und über ein wenig von dannen senkten sie abermal und funden funfzehn Klafter." Das griechische Zeitwort für „den Bleiwurf einsenken" heißt bolizo, von ballo ich werfe; dem entsprechend bolis beides heißt: Wurfgeschoß und Senkblei. Es ist klar, daß Bleiwurf viel treffender ist als Senkblei, denn das Werfen, das Schwingen und dann möglichst weit nach vorne Werfen des Bleies ist eine wesentliche Bedingung beim Loten. — Das Seebuch (1400) nennt die Tätigkeit depen = tiefen, wie man jetzt wohl auch noch sagt: „ein Fahrwasser austiefen", was nicht mit ausbaggern zu verwechseln ist. — Der lotende Matrose steht außenbords, mittschiffs, auf einer Gräting und muß sich bei seiner Arbeit sehr weit nach vorne überbeugen um das Lot möglichst weit vom Schiff frei zu bekommen (hoher Schwung und weites Werfen ist Ehrensache); daher ist er mit einer Art von Schurz umgeben, der, am Schiffe befestigt, ihm Halt bietet und **Lotbrook** heißt. Die Leine heißt **Lotleine.**

Es trieben Südenwinde sie in die offne See,
Dem edlen Fahrtgesinde schuf es bitteres Weh,
Mit **tausend Leinen** hätte es den Meergrund nicht gefunden,
Die besten Schiffer stöhnten; allen war der Mut dahingeschwunden.

Kilian hat „grond-loot, diep-loot, funis cum plumbo, quo fundus et maris altitudo exploratur." — Es bedarf kaum der Erwähnung daß das Senkblei am Lande nicht als Lot zum Messen der Tiefe,

sondern einer lotrechten Linie dient. Überhaupt spielt Lot eine große Rolle, namentlich als (Blei-)Gewicht und als (Blei-)Kugel; „jemand eene loden, blaawe of huzaren boon geven“: bleierne, blaue oder Husarenkugel. — Italienisch heißt das Senkblei scandaglio, spanisch escandallo; loten italienisch scandagliare (vom lateinischen scandere, messen); mittellateinisch scandilia, die Sprossen der Leiter, wobei daran zu denken ist, daß die Grade an der Senkschnur bemerkt waren; auch spanisch-portugiesisch sonda, französisch sonde = Senkblei, sonder die Meerestiefe messen (aus sub-undare, in das Meer tauchen), sondieren. — Wagenaer legt in seinem „Spiegel der Zeevardt“, 1588, ganz besonderes Gewicht auf fleißiges und sorgfältiges Loten. Er nennt es manchmal kurzweg „werfen“. „Twee kenninghen buyten Heys werpt gy 45 vadem“; manchmal auch tiefen, diepen: „Dicht by Heyssant ist diep 45 vadem, en daer binnen ist oneffen daermen qualyck diepen can.“

**Lose**, die s. holen.

**Luftkasten**, der. Luftkästen sind ein wesentliches Erfordernis eines Rettungsbootes, nämlich die Träger desselben durch Brandung und hohen Seegang. Sie müssen das Boot auch dann noch über Wasser halten, wenn es voll Wasser geschlagen ist. Es sind bei unseren Rettungsbooten neuester Art, die eine große Stabilität haben und doch leicht sind, weil aus verzinktem kannelierten Stahlblech gebaut, den sogen. deutschen Rettungsbooten, wie sie die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ verwendet, kupferne Kästen zu beiden Seiten des Stechschwertes, die, wasserdicht verlötet, im Verhältnis zum Boot die Größe haben, die für den angegebenen Zweck erforderlich ist. Auf anderen Rettungsbooten, z. B. dem englischen life-boat, sind nicht nur zu beiden Seiten, sondern auch hinten und vorn solche Luftkästen, air-cases, angebracht. Sonst dienen auch einfach doppelte, hohle Bordwände dem Zwecke größerer Stabilität.

**Luftzuführung** s. Windsack.

**Luftsack** s. Windsack.

**Luk**, das, auch **Luke**, die, eine viereckige Öffnung im Deck die als Zugang zu dem betreffenden Deck dient; früher mit einer Falltür verschließbar, im modernen Eisenschiffbau wohl durch eine eiserne Schiebeklappe zu verschließen. Wiewohl man Luke gewöhnlich nach dem Augenschein für eine Öffnung ansieht

und auch als Öffnung erklärt, so hat doch nicht diese, sondern im Gegenteil das Verschließen, die Verschließbarkeit den Namen hergegeben, das Wort hat nämlich nichts mit Loch zu tun, sondern kommt von einem Zeitwort das schließen bedeutet, gotisch lukan, althochdeutseh luhhan, altnordisch luka, altfriesisch luka, altsächsisch lukan, angelsächsisch lucan, altenglisch luken, englisch lock, nordfriesisch loke, luka, laka; im Saterland luka, mittelhochdeutsch luchen, niederländisch luiken. Der Grundbegriff aller dieser Wörter ist aber ziehen, unser niederdeutsches, noch jetzt im allgemeinen Gebrauch stehendes luken = ziehen. Das Verschließen einer Tür ist ja vor allen Dingen ein Zuziehen derselben. Aber an eine Tür war am Morgen der indogermanischen Sprache, als das Wort geschaffen wurde, noch nicht gedacht, vielmehr ist der Ausdruck dem Leben der Hirten und einfachsten Ackerbauer entnommen, und zwar von einer ganz bestimmten Vorrichtung, nämlich einer durch Querstangen verschließbaren Umzäunung, Umhegung von Weideplätzen, von Hürden und Pferchen. Die wurden einfach dadurch verschlossen, daß eine Stange vor die Öffnung geschoben wurde; wurde die Stange wieder zurückgeschoben, so war der Raum wieder offen. Dasselbe Bild stellt sich uns dar, wenn wir an den ältesten Verschluß von Türen und Fensterläden denken: es war kein Schloß, sondern ein Riegel, der hin- und hergeschoben wurde. Die Stange, der Riegel wurden also geluckt, d. h. hin- und hergezogen oder geschoben, denn luken heißt ziehen und schieben. Je nachdem nun die Stange oder der Riegel hin- und hergeschoben wurde, war der Raum offen oder zu: daher schreibt sich dieses immer wieder hervortretende Schwanken der Bedeutung von luken zwischen schließen und öffnen, offenbar auch die von Luk, Luke zwischen Öffnung und Verschluß. — „Das Luk" scheint zu veralten; „die Luke" mehr in Aufnahme zu kommen. Ausschließlich wird letzteres Geschlecht gebraucht in der oft gehörten Redensart: „Guckst Du mich aus **die** Luke?" Sie wird gebraucht, wenn man jemanden erkannt hat in seinen Absichten und ihm in der ersten Überraschung solchen Erkennens mitteilt, daß er „erkannt" sei.

**Luv** meist, wie Lee, ohne Artikel. — Es sind auffallend wenig Erklärungsversuche an dieses Wort herangetreten, gleichsam als ob sich an das schwierige Wort niemand so recht herangetraut hätte. Und es ist doch ein so wichtiges Wort für den

Seemann. Wir müssen vor allen Dingen von der Frage ausgehen: Was ist Luv? Was will es sagen? Von welcher Anschauung mag die Benennung ausgegangen sein? Und da ist vor allen Dingen zu bemerken, daß Luv die Seite ist von der man mit dem (Segel-)Schiffe herkommt, also die Seite die man auf der Fahrt nach Lee zu hinter sich zurückläßt. Das stimmt zwar jetzt wo man „beim Winde“ zu segeln gelernt hat, nicht mehr ganz, in alten Zeiten aber, wo bei der unbeholfenen Segelführung an ein Aufkreuzen nicht zu denken war, sondern nur mit raumen Winde Kurs gehalten werden konnte, da stimmte es. Man erklärt Luv jetzt gewöhnlich als die Seite, von der der Wind kommt, die Windseite. Das ist auch richtig. Aber eben so richtig ist, oder war es doch, zu sagen, die Seite wo das Schiff herkommt, oder die Seite die das Schif auf seiner Fahrt hinter sich zurückläßt. Und dieser Begriff des Zurücklassens dürfte ausschlaggebend gewesen sein. Das Zurückgelassene heißt im Angelsächsischen laf. Im Beówulf kommt das Wort oft vor und bedeutet neben dem Zurückgelassenen den Nachlaß, das Erbe, besonders auch als vorzüglich kostbaren Gegenstand der Vererbung: das Schwert; echt dichterisch ist auch die Wendung sweorda laf, die das Schwert zurückgelassen hat, die vom Schwerte in männermordender Schlacht verschont geblieben sind. — Dem entsprechend heißt im Altfriesischen leva, lewa, relinquere, nachlassen, davon lawa, Glaube; lawa, Gesetz, lawa, Erbe; allen dreien ist der Begriff gemeinsam: Zurückgelassenes, Restierendes, der Nachlaß; das was bleibt, wenn alle im Laufe der Zeiten dahingehen, das Dauernde, Feste, zu Haltende, Unvergängliche, Unverletzliche. Aber die Grundbedeutung ist zurücklassen. Dem entspricht im Gotischen laiba, Überbleibsel, althochdeutsch leiba. Im Seebuch, 1400, tritt dann das Wort in seemännischer Bedeutung auf, und zwar in der Form loff. Daneben aber laufen im Sprachgebrauch der Zeit lof = Windseite und lova, louwe = Hinterlassenschaft, loven, leven, zurücklassen. In einer unter Lee angeführten Stelle war gesagt, daß den Dänen und Lübeckern alles thoiegen und sie in der lehe waren; es heißt dann weiter: „Auerst de leve gott gaff gnade, dat de wind umbginck und de Denen und Lubeschen den loff kregen.“ Es war altes ostfriesches Landrecht: „Woir dat de frouwe ein man nimpt und tuigt ein Kind by em unde se stervet tho voeren und dat Kint darna, so soelen broedere und

sustere de lova gelieke antasten." — In dieser letzteren Bedeutung ist das Wort beinahe ganz dem Sprachgebrauch entschwunden; sollte es darum sein, daß es von dem seemännischen verdrängt worden wäre? Denn das Seemannswort hat sich immer mehr Bahn gebrochen. Niederdeutsch lof, niederländisch loef, daher französisch lof und louvoyer; in Groningen loof, auf Wangerooge lauv; dänisch luv, schwedisch lofven. Der Vokal ist schwankend; die Physiologie der Lautbildung lehrt, daß Vokale immer schwankende Laute sind. Ein wenig mehr a- oder o- oder u-Lautfarbe macht also nichts aus; ja wer dem Seemann genau auf den Mund sieht, der kann wahrnehmen, wie Luv, das für gewöhnlich lang ist — das Zeitwort luven ist immer lang —, oft aber auch sehr kurz ausgesprochen wird und dann leicht auch heute noch zu dem alten Klange lov zurückkehrt, ja in lav überspringt, welch letzteres ja dann auch das ursprünglichere ist. Das Schwanken der Orthographie zwischen f und v ist selbstverständlich. Sprachlich steht also der Verwandtschaft nichts im Wege. Sachlich, wenn man an die alten Zeiten denkt, auch nicht. Doch ist zuzugeben, daß der Begriff sich in der neuzeitlichen Seemannssprache unter dem Einfluß der neuzeitlichen, verbesserten Segelführung etwas verschoben hat, namentlich der des Zeitwortes luven, das unter Umständen jetzt so ziemlich das Gegenteil von zurücklassen, nämlich entgegenkommen bedeuten kann, besonders als anluven. Aber das liegt in der Natur der Sache. — Übertragen sagt man: „er luvt nicht darauf", d. h. er hört nicht, gehorcht nicht, tut nicht was ihm gesagt wird; vom Luven des Schiffes hergenommen; „das Schiff luvt", es gehorcht dem Ruder und geht mehr nach dem Wind. — Im Englischen heißt die Seite von der der Wind herkommt windward; diesen Ausdruck hatte man früher in der deutschen Seemannssprache auch. Der Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" war, (s. Schönfahrsegel) von seinem venetianischen Schiffe kurz vor der Pulverexplosion über Bord gesprungen. „Wie ich nun gedachte nach dem Admiral zu schwemmen, muß ich es allezeit gegen die See halten, weil er zu **Windwärts** von mir war; Wen ich aber auff die See kam, lieff mich die Rabbeling (wohl verdruckt für Kabbeling) vom Wasser übers Häupt, so, daß ich nicht sehen konte, und weil zu zweyen mahlen einige Kordusen (Kartuschen) durch Unvorsichtigkeit waren in Brand

gekommen, wodurch ich ziemlich kahl war versenget, waren mich auch die Augen davon hitzig geworden, so daß ich kein Saltzwasser in den Augen vertragen konte." — Doch kannte neben „windwärts" der Verfasser der „Beschriving" auch sehr wohl den Ausdruck „luv", jedoch natürlich in den niederdeutschen Formen lof und loff. Die Stelle, in der die Ausdrücke vorkommen, ist so lehrreich für die Kenntnis der Seefahrt jener Zeit, daß sie hier Aufnahme finden möge. „Mich hat auch gut gedünkt etwas zu melden, wie ein Schiffer, der in der West- und Mittelländischen See nicht wol erfahren, und allda einige Örter besegeln müßte, sich hat vorzusehen, daß er nicht in der Heyden (Seeräuber) Gewalt kommen möge. — Wenn nun ein Schiffer ümbtrent in der West- oder Middelländischen See seine Feinde gewahr würde, so sol er nicht verzagen, sondern sich Gott und seiner gnädigen Vorsorge anbefehlen. Kan ers entlauffen, umb unters Land sich zu salvieren, oder daß er wans finster wird, sein Kurß kan forsetzen, so tue ers in der Zeit, wo nicht, und daß sein Schiff etwas bewehret ist, so tue er sein bestes, und setze seine Segel daß er **lofen** und tragen (Richtung) halten kann; Nemblich dem grossen Halß zu, und gehe mit halben Wind, daß alle Segel ziehen können, und ob er ja sein Kurß deßwegen verändern müßte, so wil es doch nicht anders seyn, ihr könnet ihn aber lang vexieren und auffhalten, ehe und bevor er euch kann an Bort kommen; Denn, wo er nach euch zu kompt, umb euch an Bort zu legen, so müsset ihr auffdauwen (niederdeutsch touwen = eilen) und ihn das hinterste zukehren, doch nicht eher und bevor er euch bald an Bort ist, und gebet allezeit Feuer, Gott kan es endlich so schicken, daß ihr einen glücklichen Schuß tut, dadurch ihr dennoch endlich ihm entkommen möchtet; Weil ich nun bey solchen Handel selbst mit gewesen; da es uns gelungen, also hab ich den günstigen Leser hiermit zur Nachricht dienen wollen. Es war Anno 1645 ungefehr zwischen Cap S. Vincent und S. Hubes Huck 8 Meilen von dem Wall, da kamen auff uns zu fünff Türkische Schiffe, weil wir aber sahen, daß wir gegen sie nicht fechten konten; den wir nicht mehr dann zehn Stücken und noch ein Hamburger so bey uns war sechs Stücken auff hatte, täten wir unser bestes und machtens wie vor gedacht, daß wir mit halben Wind voraus lieffen, einer aber unter ihnen war eine Hollandische Fregat mit 28 Stücken Geschütz gemondiert,

der siegelte uns endlich auff, und lieff den vorgedachten Hamburger vorbey, weil derselbe hinter uns anhielt; den der Türcke gedacht uns erst an Bort zu legen, der Hamburger würde den andern nicht entlauffen. — Wie er aber näher kam, kehrten wir ihm daß hinter Schiff zu, und paßten auff, daß wir ihn mit unserm hintern Geschütz, so neunpfündige Kugeln schoß ziemlich wol traffen, loffeden auch alsoford wieder an, der Türcke aber kam inmittelst etwas zu Loffwart hinten aus, er folgete uns aber wieder nach, und wolte wieder an Bort kommen, wir machtens aber wieder wie zuvor, und kehrten ihm das hinterste zu, gaben auch indem auf ihn Feuer, traffen ihn also, daß sein Vormarssegel nicht allein von oben nieder fiel, sondern auch von einem Ende zum andern auffrisse, dadurch er uns nicht so bald wiederumb besegeln konte: der Vice-Admiral aber von den Türcken gedachte unssern Cammeraten an Bort zu legen, der ihn auch solches verdrehete und ihm daß Hinterschiff zukehrte, daß dem Vice-Admiral sein Bochspret vor die Steve hing, derowegen konnte er sein Segel nicht schrab (fest) setzen, daß er uns ferner verfolgen konnte; die andern drey so noch zurücke waren, schossen zwar mit ihren Bochstücken hinter uns an, welches ihn zurücke hielt, und was wir hinter aus schossen, foderte uns, so, daß wir endlich vor ihm das Land bekamen, sie aber dürfften dem Land nicht so nahe kommen, weil der Vice-Admiral durch sein Bochspret redloß war, derhalben musten sie uns endlich verlassen, wir aber gingen längst dem Wall nach S. Hubes, umb allda erstlich in Salvo zu kommen, und ferner Compagney mit uns nach S. Lucas zu suchen, dahin unser Wil war."

**Luvart** kommt in der Verbindung zu luvart häufig als Bezeichnung der Richtung vor aus der der Wind kommt. „Das Schiff segelt zu luvart von uns"; Gegensatz: „Das Boot fährt in Lee von uns". Die Präposition zu ist fälschlich zu luvart gekommen in einer Zeit in der man die Zusammensetzung von luvart nicht mehr im Bewußtsein hatte. Dieses Wort heißt nämlich eigentlich luvwärts und ist über luvwart zu luvart geworden. doch so, daß von dem geschwundenen w manchmal noch etwas zu hören ist, wenn nicht das Wort noch bequemer und nachlässiger luvert ausgesprochen wird. Die Form „luvwart ist bezeugt als „Loffwart" in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" 1673; der Verfasser trieb schwer havarirt in einem Novem-

bersturm in der Nordsee: „Wir sahen auch ein Schiff zu **Loffwart** von uns; liessen derowegen ein Schau oder Zeichen weyhen, daß wir verlegen waren . . .“

**Luvgierig** ist ein Schiff, wenn es die Neigung hat, sich mit seinem Bug dem Winde zuzudrehen, sei es infolge seiner Bauart, oder falschen Stauens der Ladung oder verkehrter Segelführung. Die beiden letzteren Ursachen lassen sich beseitigen, gegen den erstgenannten Fehler läßt sich nichts weiter machen, als daß man mit Ruderführung und Segelstellung die Luvgier zu heben sucht. — Das Gegenteil nennt man leegierig; dabei fällt das Schiff allzuleicht ab und ist schwer beim Winde zu halten.

**Luvküste**, die, s. Upperwall.

---

# M.

**Maat**, der. Bei der Kaiserlichen Marine heißen die Männer, die man bei der Armee Unteroffiziere nennt Maate, die Sergeanten Obermaate, und werden je nach ihrem Dienstzweig noch näher bestimmt als Bootsmannsmaat, Feuerwerksmaat, Steuermannsmaat, Wachtmeistersmaat, Maschinistenmaat, Feuermeistersmaat, Meistersmaat, Materialienverwaltersmaat, Artilleristenmaat u. s. w., das sind dienstliche Titel. Eine vorübergehende Beschäftigung hat der Stewardsmaat, ein Matrose, der zur Unterstützung des Stewards befohlen ist. Dieser letztere Maat ist aber der eigentlichen allgemeinen Bedeutung des Wortes nach der richtige Maat, denn das Wort bedeutet einen Gehilfen, Gesellen, Genossen, „Assistenten“. Kilian übersetzt maet mit socius, collega, hat auch die überflüssigerweise erweiterte Form med-maet, wie man im Mittelniederdeutschen die pleonastische Form mategeselle hatte. Niederländisch maat, maatschappy, Gesellschaft. Englisch mate, Genosse, Gefährte in so allgemeinem Sinne, daß es sogar husband oder wife bezeichnen kann; auf Handelsschiffen der Steuermann, auf Kriegsschiffen wie bei uns. Nach dem Bremer Wörterbuch heißt dorten ein Kamerad maat; es nennt auch ein Mädchen das andere das neben ihm in **einem** Hause dient maatske. Maat ist Verkürzung des althochdeutschen gimazo, das ist einer, der mit einem anderen zusammen

die Speise, maz, verzehrt, ein Mitspeisender, Mitesser, Tischgenosse, und zwar Genosse in seiner ursprünglichen Bedeutung von „zusammen etwas genießen“, d. h. essen. Das alt- und mittelhochdeutsche maz, gothisch maths, altnordisch matr, englisch meat heißt Speise, Nahrung, Essen, besonders zum Essen bestimmtes, zartes, schieres, weiches, gehacktes Schweinefleisch; niederdeutsch met, so daß also Maat und Mettwurst zusammengehören. — Alle in Nowgorod sich aufhaltenden fremden Kaufleute waren in Haus- und Tischgenossenschaften abgeteilt; eine solche wird in einer Hansa-Urkunde des 14. Jahrhunderts mascop genannt; sonst heißt aber dieses Wort in jener Zeit matscop und matschop, also ähnlich dem angeführten maatschappy. In einer Lübecker Urkunde von 1347 heißt es: „Laten jo sere dancken, dat gy osen vrent onde osen math, heren W. hebbet vrentliken wedderdan sinen schaden.“ In der Lübecker Chronik lesen wir: „Biscop Engelbert van Colne wart dot gheslaghen van greven Vrederike van Altena, de syn man was unde sin maath. Doch war schon immer, so lange wir schriftliche Aufzeichnungen niederdeutscher Seemannssprache besitzen, das Wort maat in besonderem seemännischen Gebrauch. 1379: „Jtem dat B. syn knape sluch to der Sluus opt dat lant enen maten schipmann vor de noeze, dat he bloede.“ 1564: „Darna Jacob geropen: mathe, wor syn ghy? helpet uns pumpen.“ 1580: „Gerth sy houetbossmann unde Erasmus houetbossmanns mate gewesen.“ 1580 also begegnet uns zum ersten Male der Bootsmannsmaat.

**machen** wird im seemännischen Sinne nicht nur für „zurücklegen einer Strecke“ gebraucht, z. B. wir machen neun Knoten oder Meilen, es heißt auch erreichen, in Sicht bekommen, anlaufen; z. B. wir machen Rio, sie machten Cap Skagen; genau wie im Englischen, „they that sail in the middle can make no land of either side.“ Es ist hier ganz allgemein „etwas zu Stande bringen“, ähnlich wie in dem vor einigen Jahren wie eine Krankheit grassierenden „m. w.“ = „machen wir.“

**macklig**, richtiger macklich, denn es kommt von machen, niederdeutsch maken und bedeutet etwas, das so gemacht ist wie es gemacht sein muß um recht gemacht zu sein und damit man etwas Rechtes damit machen kann; also etwas Zweckentsprechendes, Brauchbares, Bequemes, Handliches wird man macklich nennen. „Der Hammer ist macklich“, d. h. er liegt gut in der Hand, man

kann bequem damit arbeiten, „der Riemen ist macklich", man kann bequem damit rudern. Macklich ist besonders im seemännischen Sinne auch das „was seemännisch gut gehalten ist", vor dem Auge eines Seemannes Gnade findet. Ein echtes, rechtes nach Salzwasser riechendes Seemannswort, das aber bei neumodischen Seeleuten anfängt zu veralten. Vielleicht vom althochdeutschen Substantivum gimah (= Gemach, Bequemlichkeit, Annehmlichkeit, Behaglichkeit, Gemächlichkeit, Ruhe, Pflege, häusliche Bequemlichkeit, wohnliche Räumlichkeit, Zimmer wo man sichs bequem macht) oder vielmehr vom niederdeutschen gemak (im gleichen Sinne, vergl. das Sprichwort: „frejen (freien) under en dak, is'n grot gemak" abgeleitetes, jedenfalls aber von maken = machen abstammendes Adjectivum.

**Maifeld**, das, heißt bei nautischen oder architektonischen Messungen, besonders beim Hafenbau, der gewachsene Boden des festen Landes im Gegensatz zum Wasser. Und zwar nicht eigentlich der gewachsene Boden, sondern seine bewachsene Oberfläche, besonders als Wiese gedacht, als ein Feld das gemäht wird. Mähen heißt niederdeutsch maien; das niederdeutsche Maifeld hat also mit dem Wonnemonat nichts zu tun, sondern bedeutet Mähfeld. Doornkaat: „Ein zum Mähen oder Grasschneiden bestimmtes oder liegen gebliebenes Feld oder eine Wiese."

**Makler**, der, Schiffsmakler, auch Mäkler, ein Unterhändler in Schiffsangelegenheiten, bei Käufen und Verkäufen, Ausrüstungen u. s. w. Das Wort kommt von machen, niederdeutsch maken, und zwar von dem Iterativum dazu makeln. Man kann es ins Hochdeutsche übersetzen mit „Macher" im Sinne von Gelegenheitsmacher, Heiratsmacher oder -Vermittler, letzteres ostfriesisch makesman. — Insofern ein Vermittler eines Kaufes unter Umständen bestrebt sein muß, um die Sache zu stande zu bringen, den Gegenstand des Handels schlecht zu machen und allerlei daran auszusetzen, „mäkelt" er daran herum, „bemäkelt" er sie.

**mallen.** Wegen des Übrigen s. abmallen; hier nur die Erklärung (nach Dick und Kretschmer) was „gemallte Tiefe", moulted depth, bedeutet, nämlich bei eisernen Schiffen die vertikale Entfernung der Oberkante des oberen Deckbalkens des Vermessungsdecks bis zur Oberkante des Kiels; bei hölzernen Schiffen die Entfernung der Oberkante der Oberdeckbalken bis zur Unterkante der Kielsponung.

**„Mann über Bord"!** Ein Ruf der sofort wie mit einem elektrischen Schlage das ganze Schiff in Bewegung bringt. Ist ein Mann über Bord gefallen, so ist das Nächste, ihm eine Rettungsboje zuzuwerfen und das Schiff zum Stillstand zu bringen; was bei einem Segelschiffe keine so ganz einfache Sache ist. Aber in diesem Falle werden die notwendigen Arbeiten seitens der Leute stets mit besonderem Feuereifer ausgeführt, so daß es einer Anspornung nicht bedarf. Es ist als ob jeder das Gefühl hätte, daß von seiner Bemühung das gefährdete Menschenleben abhänge.

**Mamiering**, die. Ein Schlauch aus wasserdichtem Segeltuch, der über eine Röhre gestreift und daran befestigt ist, zum Zweck die durch die Röhre fließende Flüssigkeit weiter zu leiten. Offenbar steckt in der ersten Silbe das niederdeutsche mau = Ärmel, aber eigentlich nicht Ärmel in unserem Sinne, in dem ein solcher festgenäht ist, sondern loser Ärmel, wie man ihn früher über den Arm streifte. So heißen heute noch im Niederdeutschen die Pulswärmer, die auf den Unterarm gestreift werden, muffen, was mit mau nahe verwandt ist; auch heißt Muffe ein eiserner Ring, der über die Verbindungsstelle zweier eiserner Rohre zur stärkeren Befestigung und Dichtung gestreift wird. Es liegt eine Wurzel zu Grunde, die mu lautet und drängen oder schieben bedeutet, von der auch das lateinische moveo, ich bewege, kommt. Der Begriff des Überstreifens ist also in mau gegeben; miering dürfte aus meren = verlängern gebildet sein, mit der niederdeutschen Endung ing: eine Verlängerung stellt die Mamiering ja unzweifelhaft dar, eine Verlängerung der Ausflußröhre, auf die die Mamiering ärmelartig aufgestreift ist. So müßte das Wort eigentlich maumering heißen; unter dem Einfluß der Zusammensetzung ist aber die erste Silbe durch Ausfallen des u gekürzt, die zweite aber unter dem Einfluß der Endung ing assimilierend in i umgelautet.

**Manilaleine**, die, ein sehr leichtes, aber festes und haltbares, sauber und reinlich aussehendes Tauwerk; „dasselbe zeichnet sich vor dem Tauwerk aus gewöhnlichem Hanf durch größere Geschmeidigkeit, Elasticität und Dehnbarkeit sowie durch größere Unempfindlichkeit gegen Schamfielungen aus. Diese Vorteile im Verein mit dem Umstand, daß es auf dem Wasser schwimmt, machen es besonders geeignet zu Verholtrossen." (Dick und Kretschmer, II. 3). Gefertigt aus Manilahanf, der Faser

einer hauptsächlich auf den Philippinen wachsenden, von Manila ausgeführten musa-Art, genannt musa textilio. Sie ist nahe verwandt mit der musa sapientum oder paradisaica, die wir besser unter dem Namen Banane kennen, und mit der musa, die sich in unseren Gärten auf Rasenflächen als Solitärpflanze so vornehm ausnimmt.

**Manöver**, das, eigentlich Handwerk, Handarbeit, französisch manoevre, italienisch manovra, spanisch maniobra, provençalisch manobra, mittellateinisch manopera, vom lateinischen manus, Hand und opera, Arbeit. — Jetzt im seemännischen Gebrauch jede größere gemeinschaftliche auf Kommando ausgeführte Arbeit zur Bedienung des Schiffes oder zur Ausbildung der Leute. Das erste Kommando dabei heißt: „Klar zum Manöver!" sei es, daß ein Teil der Wache, die ganze Wache, alle Mann gewünscht werden, was dann dem Worte klar vorangehend näher bezeichnet wird. Den Höhepunkt aller Einzelmanöver bilden die großen Herbstmanöver, bei denen eine ganze Flotte sich zu gemeinschaftlichen Übungen versammelt.

**mannen**, ein Boot, ein Schiff bemannen, mit Mannschaft versehen, namentlich auch mit Kriegsmannschaft. Im Mittelniederdeutschen hieß es — natürlich nur für den weiblichen Teil — heiraten: „Dit en secge ic nicht allene van den wiuen, de ghemannet syn, mer oec van den megheden, de noch mannen willen, onde dat schynt, dat eyn gemannet wyf beter is dan eyn maghet, de noch mannen sal." Seemännisch spricht man von mannen im Sinne von: „von Mann zu Mann weiter geben"; Schiller: „durch der Hände lange Kette, um die Wette, fliegt der Eimer" . . . daher Geschoßmanner, Pulvermanner etc. etc.

**Mannloch**, das. Womöglich soll man im Schiff, auch bei den jetzigen labyrintartigen Raumverhältnissen, an jede Stelle, auch an solche, die für gewöhnlich unzugänglich ist, zur Vornahme gewisser Arbeiten wie Malen, Reinigen etc. gelangen können. Dazu sind in den sonst dichten Wänden kleine verschließbare Öffnungen angebracht, grade so groß, daß ein Mann hindurchkriechen kann; sie heißen Mannlöcher.

**Mantel**, der. Dieses aus dem lateinischen mantellum stammende Lehnwort wird bekanntlich nicht nur zur Bezeichnung eines Kleidungsstückes für Menschen, sondern überhaupt im Sinne von Schutzkleid, Schutzbekleidung, sei sie von Holz, Stein oder

Eisen, gebraucht. So hat man an Bord einen Schornsteinmantel und im neuesten Rettungsboot ist am Ruder ein metallener Mantel angebracht, der beweglich ist und bei schwerem Wetter als Verlängerung des Ruders herabgelassen wird, damit auch bei schwerem Wetter und hohem Seegang das Ruder nicht wirkungslos in der Luft schwebe. — Siehe auch „Mantel und Takel."

**„Mantel und Takel".** In dieser Verbindung bedeutet Mantel ein feststehendes starkes Tau und Takel einen Block mit Scheibe und Läufer. Breusing im Jahrbuch für niederdeutsche Sprachforschung 1876 S. 5 sagt: Mantel ist das italienische Wort amanti, das spanische amantillos, das portugiesische amantilhos. Man hatte vergeblich nach der Herkunft desselben gesucht, bis uns Böckh in seinen „Urkunden über das Seewesen des attischen Staates" gelehrt hat, daß es im Mittelalter aus dem altgriechischen Worte himantes verderbt sei." Darnach hätten wir in diesem Mantel eine volksetymologische Umbildung vom italienischen amanti und Anlehnung an Mantel zu sehen.

**Manntau**, siehe Laufstag.

**Marine**, die, das Seewesen, besonders das Seekriegswesen. Es ist zwar unter Marine auch die Handelsschiffahrt mit einbegriffen, doch muß dies besonders kenntlich gemacht werden, „Handelsmarine"; wenn keine besondere Unterscheidung hinzugefügt wird, so ist Kriegsmarine zu verstehen, („Mein Sohn will zur Marine", d. h. er will Seeoffizier werden) was schon aus der Bezeichnung „Reichs-Marine-Amt", Marine-Offizier hervorgeht. Was dieses letzte Wort betrifft, so ist Marine-Offizier der weitere Begriff, auch die Offiziere der Marine-Infanterie, die Sanitäts-Offiziere, Ingenieure u. s. w. umfassend, während diejenigen Offiziere die man im Binnenlande Marine-Offiziere nennt, sich selbst als „See-Offiziere" bezeichnen. Unkundige Leute, die einen Bootsmannsmaaten nicht von einem Matrosen, geschweige denn von einem Feuerwerksmaaten, unterscheiden können, helfen sich in unseren Seestädten mit der allgemeinen Bezeichnung „Mariner"; im Binnenlande sagt man im gleichen Falle, zum Unterschied von einem Matrosen, bei dem man zunächst an einen Handelsmatrosen denkt, „Marinesoldat". — Während bereits im Altenglischen die Form mariner vorkommt, ist Marine bei uns zum ersten Male 1728 von Sperander à la mode-Sprache der Teutschen gebucht. — Vom lateinischen Adjektivum marinus, das Meer

betreffend. — (Marinieren heißt eigentlich „Seegeschmack geben“.) — Von diesem ward im Mittellateinischen marinarius gebildet, woraus das italienische marinaro, das französische marinier, das englische marine entstand und auch das mittelhochdeutsche marinaere und abgekürzt marner. — Das sae-man im Beówulf bedeutet nur: „Krieger zur See“.

**marlen** heißt zwei Dinge durch Marlschläge mit Marlleine mit Hilfe des Marlspiekers mit einander verbinden, z. B. das Segel an sein Liek festnähen. Ein Marlschlag entsteht, wenn man die Marlleine so um ein Tau etc. etc. legt, daß der Schlag das lose Ende festhält, so daß es sich nicht aufwickeln kann; was den Vorteil hat, daß, wenn einmal die Marlleine irgendwo bricht, nicht die ganze Leine aufgeht, sondern nur die Bruchstelle. Marlen nennt man auch das Verbinden von Tauwerk mit (altem) Segeltuch zum Schutz vor Nässe, doch ist dieses nicht mit Trensen oder Schmarten zu verwechseln. Der Marlspieker wird, weil r vor l für viele Zungen allzuschwer ist, so daß mancher Karl seinen eigenen Namen nicht aussprechen kann, meist Malspieker ausgesprochen und in Marlleine wird wohl das eine l als überflüssig ausgelassen, „marlin“. — Marlen ist Iterativum (marrelen) zu marren, merren = festbinden, binden, befestigen; Teuthonista: merren; im Niederländischen wird der Mistelzweig marrentakken genannt, „dewyl men met de plant, om hare taaiheid maren, dat is binden kan.“ Französisch heißt die Marlleine merlin, und davon ist das Zeitwort merliner = marlen gebildet, also ein recht unnötiger Umweg. Übrigens hieß die Marlleine im Mittelniederdeutschen marling und sogar marlink. „Item so scholen ock nene segelmaker to Kope hebben marlinge, husenge segelgarne to der schipper behuff, sundern scholen dat halen van den repern.“ Lübecker Zunftrecht. Insonderheit hieß auch der Strick, an dem einer gehenkt wurde marling. Der alte Chronist Eggerik Beninga erzählt, daß zu König Radbods Zeiten ein Jüngling, der bereits tot am Galgen hing, durch des Missionars Wulfram Gebet wieder erweckt wurde, „und de Ketting und Marling sinnen tho bracken, de jungeling is thor erden gefallen.“

**Mars**, der: „Mastkorb.“ Oft genug sind Binnenländer, die von einem Mastkorb sprachen, mitleidig über die Achsel angesehen worden, „als ob der Mars ein Korb wäre, damit hat er ja nicht die geringste Ähnlichkeit“! Und doch hat Mastkorb seine

volle Berechtigung. Früher ist er wirklich ein Korb gewesen, ein einfacher schlichter Korb, der mächtige Bau den wir jetzt Mars nennen. Der niederdeutsche Seemann sagt Märs oder Mers und beweist auch hier wieder sein zähes Festhalten am Ursprünglichen. Daß er „die“ Mers sagt hängt nicht nur mit der niederdeutschen Unbestimmtheit des bestimmten Artikels zusammen, sondern mag noch eine ferne Erinnerung an merx, die Ware, Kaufmannsware sein, aus der Mers sich entwickelt hat. — Im Mittelalter hatte das aus Italien nach Deutschland gekommene Institut des Feilbietens im Umherziehen, des Klein- und Hausierhandels, eine große und wichtige Bedeutung; es war „Handel und Wandel“. Wie so manches andere Kaufmannswort brachte der wandernde deutsche Händler das Wort merx aus Italien mit über die Alpen und gebrauchte es in der Form meersse, mersse, mers. Heißt doch heute noch im Französischen und im Munde und auf den Schildern deutscher Ladeninhaber Kramhandel mercerie, oft in Verbindung mit quincaillerie, das, so französisch es auch aussieht, doch deutsch ist. Die mers nun, die zum Hausieren bestimmte oder auch an den Straßenecken ausgebotene Ware ward in Körben herumgetragen und feil gehalten. So nannte man bald den Korb nach seinem Inhalte mers. Schon Kilianus sagt meersse, meers heiße „Korf“, corbis institutoris, canistrum institutorium, und zwar ist institutor ein Mann, der irgendwo steht, um Sachen zu verkaufen, bei uns hat er aber mehr gehockt als gestanden, denn wir nennen ihn Höcker. Meersmann aber übersetzt Kilian mit circitor, circuitor, das ist einer, der keinen festen Stand hat, sondern mit seinem Korbe umherzieht; meers-schiip aber mit corbita, siehe unter Korvette. — Erst hieß also Mers nur die Ware im Korb; dann Ware und Korb; zuletzt Korb allein. In diesem Sinne, als Korb, wurde dann der Mers am Mast befestigt für den Mann am Ausguck. Mit dem Wachsen der Takelage und der damit verbundenen Notwendigkeit, Leute nach oben zu ihrer Bedienung zu schicken, ergab sich dann nach und nach das Bedürfnis, den Mars als Korb fallen zu lassen und ein Holzgestell mit einem Korbgeflecht oder Netzwerk als Schutz gegen Absturz zu errichten, aber der einmal angenommene Name blieb. Und wir sollten der größeren Deutlichkeit wegen lieber auch so schreiben wie der Seemann spricht, schon damit keiner auf den Gedanken komme, das Wort

habe mit dem Kriegsgotte Mars (Mavors) etwas zu tun. Auch würden wir uns damit wieder in Übereinstimmung mit dem Sprachgebrauch der großen, herrlichen Seemannszeit der Hansa setzen. Denn daß die Mers sagte, dafür noch einige Beispiele. „Also halp en got, dat sie den Koggen behelden myt werhafter hant onde skoten dar mit haghelscote onde worpen mit stenen vte der mersen“ („Bremische Geschichtsquellen“). „Na mennighen daghen horden se bulderinghe der bulghen, alze eft se yegen eyn land floeghen onde lethen enen op styghen in de mersch, eft he yennich lant vernehme“ („Dänische Chronik“). Die im 15. Jahrhundert erschienene Chronik des Lübecker Dominikaners Hermann Korner erzählt von „66 schepe mit merssen vnde vorkastelen.“

**Maschine**, die, lateinisch machina, griechisch mechane; es gibt neuerdings auf einem großen Linienschiffe so viele Dampf- und elektrische Maschinen, daß es sich von selbst verbietet, sie hier auch nur dem Namen nach aufzuzählen. Doch muß festgestellt werden, daß, wo einfach von Maschine die Rede ist, ohne nähere Bezeichnung die Schiffsmaschine gemeint ist. Der weiten Ausdehnung ihres Berufes wegen heißen die Leiter des Maschinenwesens an Bord neuerdings nicht mehr Maschinen-Ingenieure, sondern schlechtweg Ingenieure — Ingenieur, Oberingenieur, Stabsingenieur, Oberstabsingenieur.

**Masut**, das, ist Braunkohlenteeröl, das neuerdings anstatt der Kohlen vielfach zum Heizen von Schiffsdampfkesseln gebraucht wird. Die Sache stammt aus Rußland, und dementsprechend auch das Wort, das in den slavischen Sprachen „Fett“ bedeutet, so daß also das Fettige, Oelige bei der Benennung den Ausschlag gegeben hat.

**Mast**, der, früher Segelbaum, Baum der die (Rahen und durch sie die) Segel trägt. Ursprünglich hieß Mast überhaupt Baum, Baumstamm, denn das angelsächsische mäst, das das älteste Zeugnis für das Vorkommen des Wortes ist, bedeutet Baumstamm; die Taube nach der Sündflut setze sich auf „treoves telgum torhtum moste“. Es ist also anzunehmen, daß Mast im seemännischen Sinne ein Wort ist, das die Angelsachsen mit in ihre neue Heimat genommen haben. Mit ihrer Sprache war die der alten Friesen, von denen viele mit übers Meer gezogen sind, nahe verwandt, es darf daher für wahrscheinlich erklärt werden, daß auch sie das Wort Mast besaßen, und daß — schon im

Althochdeutschen — von Friesland aus das althochdeutsche segilbaum durch mast wegen seiner Kürze bei den die Einsilbigkeit so sehr liebenden Seeleuten verdrängt worden ist. Segilbaum war aber ein so schönes und bezeichnendes Wort, daß es, wenigstens im Binnenlande, nie ganz außer Uebung gekommen ist; es paßte so schön zu Segelstange = Rahe, ja zu den Zeiten Piet Heyn's kam es vor, daß man für Mast selbst Segelstange sagte, was aber vielleicht Segelstänge lautete und bedeutete, also das was jetzt kurzweg Stenge heißt. „Sobald der Admiral unterdessen die Top-Flagge von seiner vorderen Segelstange wehen ließ, begaben sich die sieben Chalupen in aller eil nach den vier Schiffen . . .“ (durchl. Seehelden II. 64.) Zeitweilig war auch das pleonastische Maßbaum bei Seeleuten in Gebrauch, wie es von Nichtseeleuten heute noch gehört werden kann Es wird Zeit, daß auch diese sich mit Mast begnügen, da es ja Baum bedeutet. Im Mittelniederländischen und Mittelniederdeutschen kam freilich öfter mastboom, mastbom vor; so nannte man sogar auch einen noch grünenden und wachsenden Baum, nämlich den zur Mast der Schweine dienlichen Baum, die Eiche; Beweis, wie jeder die Welt aus dem Gesichtswinkel seiner eigenen Angelegenseiten ansieht. — Vom Schiff aus hat sich der Mast auch über das feste Land verbreitet als Flaggenmast, Exerziermast, Signalmast. — Natürlich spielt ein so wichtiges Stück der Seemannssprache auch im übertragenen Sinne seine Rolle; man denke nur an das holländische Sprichwort: „Er kunnen geene twee grooten masten in een schip syn“ d. h. nur einer kann im Hause das Regiment führen. — Über **Mastkorb** s. Mars.

**Matrose**, der, ein befahrener Seemann. Vordem hieß ein solcher Schiffsknecht, Schiffsknabe, Schiffskind, im Gegensatz zum Kapitän, dem Schiffer oder Schiffsherrn. Die Gesamtheit der Matrosen hieß Schiffskinder oder Schiffsvolk; ihre Kleidungsstücke und sonstigen Sachen Schiffskindergut. Das Wort Matrose ist erst im 17. Jahrhundert ins Hochdeutsche gekommen, und zwar aus dem Niederländischen; matroos hieß und heißt es da. Und dieses matroos geht wieder auf das Französische zurück, wo uns im 13. Jahrhundert die Formen mathelot, matelot, matenot begegnen. Es fragt sich aber: woher stammen diese? Und was ist die Bedeutung? — Es liegen nicht weniger als vier verschiedene Deutungen vor.

1. Hat man an das altniederländische maatgenot, Maatgenosse gedacht; aber wenn man sich auch — zumal maatgeselle vorkommt — über die Tautologie hinwegsetzen kann, so erregt der Umstand doch Bedenken, daß weder maat für sich noch genot für sich im Französischen Aufnahme gefunden haben, die Verbindung beider kann also keinesfalls in dieser Sprache sich vollzogen haben.

2. Hat man versucht, das Wort mit Mast in Verbindung zu bringen, so daß ein Matrose als ein Mann zu denken wäre, der am Mast seine Hauptarbeit hat. Ein an sich anziehender Gedanke, aber schon Dietz hat darauf aufmerksam gemacht, daß dann im Französischen des 13. Jahrhunderts mastelot stehen müßte. Darum ist Dietz 3. auf das lateinische matta = Binsenmatte verfallen und erklärt das Wort aus mattarius, was einen Mattenmann bedeuten soll, einen der mit einem anderen auf oder unter einer Matte schläft, oder einen der sich überhaupt auf einer Matte sein Lager zurecht macht. Hier müßte vor allen Dingen der Gedanke an eine Hängematte ausgeschieden werden, die einmal gar keine Matte ist und die es überdies erst seit der Entdeckung Amerikas gibt. Die Erklärung hat dann insofern etwas Verlockendes als man annehmen könnte, das auf dem Wege vom Mittellateinischen ins Französische verloren gegangene r sei auf dem Wege vom Französischen ins Niederländische, vielleicht in Folge einer alten Erinnerung, wieder zu seinem Rechte gelangt. Ob aber das Schlafen auf einer Matte etwas dem Seemann so Eigentümliches ist, daß er davon sollte den Namen empfangen haben? Es schlafen sicher an den Küsten des Mittelmeers noch andere Leute auf Matten, wie sollte gerade der Seemann ein besonderer Mattenmensch sein?

5. Müllenhoff ist der Meinung, der alten französischen Form liege das altnordische mötunautr zu Grunde, auch matunautr. Ihm stimmt Kluge bei unter Annahme normannischer Vermittelung. Das käme dem Sinne nach auf Nr. 1 hinaus, nur daß dann die Verbindung geschehen war, ehe die Nordmänner das Wort nach Frankreich getragen haben, so daß auf diese Weise die unter 1. erwähnte Schwierigkeit beseitigt wäre. Matunautr heißt ins Niederländische übersetzt allerdings maatgenot und bedeutet, maat in seinem ursprünglichen Sinne (von gimazo) genommen, Eßgenosse; eigentlich Tischgesellschaftsgenosse. Der dreifache

Ausdruck desselben Gedankens darf dabei nicht stören, ein solcher kann eintreten, wenn einer der drei nicht mehr als solcher empfunden wird oder gar, wie hier, wo das gi (= cum) von gimazo bereits geschwunden war, für das Sprachgefühl des Volkes gar nicht mehr in Betracht kommt. (So steckt z. B. auch in dem alten kymryschen Namen für Ostsee morimarusa ein dreifacher Pleonasmus, Meermeersee, wobei sa nicht als See, sondern wohl nur als Endung empfunden ward.) Matunautr ist offenbar die Form aus der matenot entstanden ist, welche Form sich, wie erwähnt, bereits im 13. Jahrhundert in matelot umgebildet hatte. Welche Einflüsse nun bei der Übernahme ins Niederländische die Verschiebung in matroos verursacht oder gefördert haben ist unschwer zu erkennen. Man hat zunächst an den Plural matelots zu denken und daran, daß die Holländer heute noch gerne das stumme Schluß-s der Franzosen mit aussprechen. So war matlos gegeben; l und r aber wechseln so häufig mit einander, daß ganze Völkerschaften gar nicht wissen, ob sie l oder r sagen. So war die Form matros, matroos ein Plural, was aber bald vergessen ward, so daß schon im Niederländischen und erst recht bei der Aufnahme ins Deutsche ein neuer Plural auf en gebildet werden konnte. — Daß aber eher vom gemeinsamen Essen der Name kommen konnte als vom gemeinsamen Schlafen, ist — trotz Kamerad und Geselle — dem nicht zweifelhaft, der bedenkt, eine wie große Rolle das Essen überhaupt im Leben — man denke an Genosse, Kumpan, Kompagnie, Maat und Messe — so auch besonders im Bordleben spielt, und der weiß, daß an Bord heute noch die Leute in Backschaften d. h. Eßgenossenschaften eingeteilt sind. So ist es unzweifelhaft, daß auch auf den Schiffen der Nordmänner die Männer in mötuneyti, in Eßgenossenschaften, besser in Genossenschaften eingeteilt waren. Ein solcher „Genosse“ hieß matunautr, Backsgenosse, Backskamerad. — Im 17. Jahrhundert wurde zwar schon Matrose gesagt, aber daneben auch noch von Bootsleuten und Bootsgesellen in ganz gleicher Bedeutung gesprochen. Zu einer Flotte Piet Heyn's gehörte z. B. nach den „Durchläuchtigsten Seehelden“ II. 71: „das Schiff Harlem, von zweyhundert und achtzig Lasten, mit zwey Metallinen, zwey und zwanzig eisernen, und acht Steinstücken, und achtzig Bootsleuten bemannt; das Schiff Leiden zweyhundert und dreyssig Last groß, worauf zwey Metallene und zwey und zwantzig eiserne und 8.

Steinstücken und fünff und siebenzig Matrosen; der schwarze Löw, hundert und achtzig Last groß, mit vier und zwantzig Stücken Geschütz (oder Götelingen) vier Stein Stücken, und siebentzig Bootsgesellen." Bemerkenswert ist, daß nach Halbertsma im Friesischen der Matrose auch siler heißt (englisch sailor). — Ein altes gutes deutsches Wort für Matrose, ja noch besser und bedeutungsvoller als dieses ist Seemann. Es deutet mehr den dauernden seemännischen (Lebens-)Beruf an. Wenn ein Binnenländer freiwillig bei der Marine eintritt und von dieser zum Kriegsdienst an Bord ausgebildet wird, so heißt er zwar auch Matrose, aber Seemann ist er darum doch noch nicht, das ist nur der, der auch in seinem Zivilverhältniß die Seefahrt als Beruf betreibt.

**Maus**, die. Man sollte annehmen, daß dieses Substantivum in seiner Bedeutung nahe verwandt wäre mit einem ebenfalls seemännischen Zeitwort **mausen.** Es gehen jedoch die Begriffe zunächst sehr weit auseinander. Eine Maus ist eine knotenförmige Verdickung eines Taus an einer Stelle, wo ein um das Tau gehendes Auge am Zuschlieren verhindert werden soll oder einer Zeising fester Halt soll verliehen werden, daß sie nicht rutschen kann; diese Maus wird auf die Kabelaring gesetzt, jene auf das obere Ende des Stags, wo das Stagauge aufzuliegen kommt. Mausen aber heißt die offene Seite eines Blocks so schließen, daß er nicht aushaken kann; es geschieht mit Kabelgarn, das mit einem Schnitt leicht wieder zu entfernen ist. — Beide Wörter haben mit Maus und mausen im hochdeutschen Sinne gar nichts zu tun, sie stellen vielmehr eine sehr irreführende hochdeutsche Verdunkelung eines sonst ganz klaren niederdeutschen Wortes dar, wobei es lehrreich ist zu sehen, wie Maus und mausen je eine besondere Seite der beiden in dem niederdeutschen Worte möten liegenden Begriffe entwickelt haben; möten heißt nämlich zunächst einfach „zusammenkommen", zusammentreffen, begegnen, aber es ist eine vox media, das Zusammentreffen kann im günstigen, es kann auch im ungünstigen Sinne gemeint sein und im letzteren Falle „Widerstand leisten", hemmen, hindern bedeuten. Und nun bedeutet das niederdeutsche Zeitwort möten — mausen — das Zusammenkommen der beiden Teile eines Hakens, das Zusammentreffen des offenen Teiles mit dem anderen Teil in der Kabelgarnzeising. Das niederdeutsche Hauptwort möte aber bedeutet

Hemmung, Hinderung. Dadurch, daß ein Block gemaust wird, wird er auch gehemmt und gehindert, nämlich am Aushaken, aber deutlicher wird doch das Bild, wenn wir den Begriff „zusammenkommen, sich vereinigen“ festhalten, zumal alle Sprache Bildersprache war. — Es ist also anzunehmen, daß die Maus ursprüngsprünglich, als das Hochdeutsche noch nicht dazwischen gekommen war, möte hieß, mausen aber möten. Daß man überhaupt auf eine „Uebersetzung“ durch Maus kommen konnte, mag seine Erklärung, also seine Entschuldigung darin finden, daß möte altsächsich muot, mittelhochdeutsch muot, auch muoz und moz hieß.

**Meer**, das. Ein gemeingermanisches Wort, dessen uns bekannte älteste Form mari ist. Es ist behauptet worden, daß es aus der indogermanischen Wurzel mar, sterben, entsprosson, also mit morior und Mord verwandt sei, weil das Meer im Gegensatz zum Festlande mit seinem reichen Leben, Grünen und Blühen als tot anzusehen ist. Nun hat man zwar in grausamem Scherz die Nordsee wohl Mordsee genannt und kennt auch ein „totes Meer“, aber das Meer als solches ist keineswegs tot, sondern in mehr als einer Beziehung sehr lebendig. Wer je mit ihm in nähere Verbindung gekommen ist, und wie innig haben die alten Naturvölker sich mit dem Meere vertraut gemacht, der weiß auch, welch ein unendliches Leben und Weben, welch ein Sichregen und Sichbewegen, welch eine Fülle von Mannigfaltigkeit und Abwechslung das Meer bietet, das niemals dasselbe ist, nie einförmig, nie „tot.“ Die Bezeichnung „totes Meer“ hätte ja auch gar keinen Sinn, wenn für das Volksbewußtsein jedes Meer ein totes Meer wäre. Im Gegenteil, gerade im Lande des toten Meeres hat der Dichter des 104. Psalms gesungen: „Das Meer, das so groß und weit ist, da wimmelt's ohne Zahl, beide, große und kleine Tiere“. — Wir müssen nach einem anderen Etymon suchen. Nun gibt es noch eine andere Wurzel, die zwar mit jener den gleichen Laut und die gleichen Buchstaben hat, aber einen ganz anderen Sinn: mar, glänzen, schimmern, leuchten, strahlen. Davon kommt das griechische Zeitwort marmairo, flimmern, funkeln, und Marmor, ein glänzender Stein. Nun braucht einer noch gar nicht das zauberische Meerleuchten einer Nacht im karaibischen Meere gesehen zu haben, er braucht nur einmal gegen Abend „am einsamen Fischerhause“ gesessen und die Augen aufgetan zu haben, wie „das Meer erglänzte weit hinaus“, so wird er nicht

mehr an den Tod, sondern an das Leben, an ein reiches glänzendes Leben denken. — Man bedenke auch das andere Wort für Meer: See. Das ist doch nahe verwandt mit Seele, von derselben Wurzel su, bewegen, regen, beleben. Da haben wir das Gegenteil von Tod. Sollte das Meer einmal vom Tode, das andere Mal vom Leben den Namen empfangen haben? — Ist unsere Deutung von Meer richtig, so ist Meer mit Mähr und Mährchen verwandt; mari als etwas von der Sonne beschienenes ist nicht nur leuchtend sondern auch berühmt und bekannt; daher althochdeutsch mari, mitielhochdeutsch maere = Kunde, Bericht, Erzählung. — Der Name Margarete kommt ohnehin von Meer, denn „Perle“ ist eigentlich Meergries, Korn des Meersandes; also ein echt seemännischer Name. — Ein namhafter Erforscher des Keltischen nahm keltischen Ursprung von Meer an. Er verglich die keltischen Ortsnamen uralter Herkunft: Morini, Amorica, Morimarusa (Ostsee), Morbihan und führte die Formen an: kymrisch, kornisch und Breizonek (Mündung der Loire) mor; gadhelisch (d. h. dem Gälischen [Hochschottischen] und Irischen gemeinsam) muir, Genetiv mara. Uns genügt das althochdeutsche meri, mere (gotisch marei, angesächsisch mere).

**Meile**, die. Wenn der Seemann von Meile spricht, so meint er natürlich Seemeile, einer Gradminute entsprechend. Eigentlich bedeutet es aber 1000, nämlich 1000 Schritte, milia passuum; italienisch der miglio, Plural miglia, milia ausgesprochen; es mag eine dunkle Erinnerung an die Herkunft sein, die den Seemann veranlaßt, niemals Meile, sondern immer „Mill“ zu sagen.

**Meridian**, der, oder Mittagskreis, von meridies, der Mittag, heißt am Himmel derjenige gedachte größte Kreis der Sphäre, welcher durch beide Weltpole und den Scheitelpunkt eines bestimmten Ortes geht.

**Merk**, das, war früher = Landmarke, wird aber jetzt nur selten noch in diesem Sinne, etwa noch in der Verbindung „das ist ein gutes Merk“ gebraucht. Sonst ist die Bedeutung darauf zusammengeschrumpft, daß es ein Kennzeichen an irgend einer Sache ist, an dem man sich etwas merken will, etwa einen Strich oder einen Streifen bildend. „Etwas mit einem Strich oder Streifen versehen“, das ist ja die uralte Bedeutung des unserem Mark zu Grunde liegenden Stammes, und Mark heißt zunächst nur Zeichen, dann Kennzeichen, Grenzzeichen, Grenze, davon

Markgraf und marquis, spanisch marques, italienisch marchese. — Merk ist die niederdeutsche Form für Mark. Im Seebuch (1400) heißt es merk und merke. — Mark als Münze bedeutet ein bestimmt abgeschätztes und gekennzeichnetes, mit einer Marke versehenes Goldstück.

**Messe**, die, ist der Raum eines Schiffes, in dem die zu einer solchen Messe Vereinigten sich, besonders zum Zwecke der gemeinschaftlichen Einnahme der Mahlzeiten, zu versammeln pflegen, weshalb auch nicht nur der Raum, sondern auch die Gemeinschaft derer die darinnen heimatberechtigt sind, Messe heißt. Man spricht von einer Offiziermesse, einer Kadettenmesse, einer Deckoffiziermesse. Macht das Offizierkorps eines Schiffes Besuch, so wird eine Karte abgegeben: „Die Offiziermesse S. M. S . . . ." Ein Mitglied der Messe wird zum Messevorstand erwählt. Nicht als ob dieser dann den Vorsitz bei Tische zu führen hätte, der steht auf Kriegsschiffen stets dem I. Offizier zu, er hat vielmehr die Verwaltung des gemeinschaftlichen Vermögens, die Beschaffung der Vorräte, überhaupt die ganze Verpflegung unter sich. Zum Essen gehört das Trinken. Daher wird ein anderes Mitglied der Messe beauftragt, die nötigen Getränke zu beschaffen und zu verwalten; das ist der Weinvorstand oder Vorstand der Weinmesse. — In den Garnisonen des Königreichs Hannover hatten die Offiziere von der Verbindung mit England her ihre Messen. Sonst ist das Wort, wie es scheint, in Deutschland auf die Seemannssprache beschränkt geblieben. — An Erklärungen fehlt es nicht. Es gibt deren eher zu viele als zu wenige.

1. Von vornherein als ausgeschlossen zu betrachten ist der Gedanke an den katholischen Cultus und seine Messe; wenigstens in Bezug auf die landläufige Deutung dieses Wortes, nach der es von dem Zuruf des Priesters an diejenigen, welche nicht berechtigt waren an dem Hauptstück des Gottesdienstes teilzunehmen: „ite, missa est concio!" kommen soll.

2. Weil bei Kirchmessen zahlreiche Andächtige zusammenkamen, so fanden sich auch Leute ein, die etwas zu verkaufen oder zur Schau zu stellen hatten. So entstand ein Markt, der Messe genannt ward und diesen Namen behielt als die Kirchmesse wegfiel; Frankfurter Messe, Leipziger Messe. Daß auch hiermit, trotz des „Zusammenkommens" der Leute, unsere Messe nichts zu tun hat, liegt auf der Hand.

3. Weit eher könnte man an Herkunft von dem lateinischen mensa, der Tisch, denken, weil die Hauptsache bei der Messe in der Tat der gemeinsame „Tisch“ ist. Wirklich heißt im Gothischen der Tisch auch mes; man könnte auch das spanische meza zu Hilfe nehmen. Diese Deutung wäre denkbar auch für den Fall, daß die ältesten Messen gar keine Tische gehabt hätten, da das gotische mes nicht nur Tisch, sondern auch Schüssel heißt. Aber es fehlen für das Wort die Zwischenglieder vom Gotischen zum Niederdeutschen, und hier ist Messe doch ausschließlich heimisch. — Zeugnisse für die Herkunft aus dem Spanischen liegen nicht vor, im Gegenteil, das Wort ist im niederdeutschen Sprachgebiete gezeugt, ehe Spanien in Betracht kam. Überhaupt dürfen wir nicht in die Ferne schweifen, solange eine näherliegende Erklärung im Deutschen sich darbietet. Aus diesem Grunde muß auch

4. Eine Deutung aus dem Französischen beanstandet werden, nach der das Wort Messe von mets, altfranzösisch mes kommen soll. Diese beiden heißen „Gericht, Speise“, nämlich im Sinne von „Aufgetragenes“, (aus der Küche in den Speisesaal) „Geschicktes“, von mitto ich schicke. Die ziemlich alte Schreibung mets für mes erklärt Dietz für eine etymologische, um das Wort an das Zeitwort mettre zu knüpfen.

5. Man könnte auch an das althochdeutsche massenie, messeni denken, welches Hofstaat, Gefolge eines Fürsten bedeutet, so daß die Messe als „Stab“ des Kommandanten gedacht wäre. Dieses messenie kommt von mansio, die Behausung. Und sprachlich könnte Messe um so eher davon abstammen, als Meßner = Küster davon herkommt, althochdeutsch mesinari, mittelhochdeutsch messenaere, mittellateinisch mesenarius, mansionarius; es könnte sogar mansio als Behausung in Messe stecken. — Doch wir wenden uns zum germanischen Sprachgebiet.

6. Hier tritt uns zunächst ein Zeitwort entgegen, das „zusammenkommen“ bedeutet und deswegen vielleicht in Betracht kommen könnte, weil die Messe ein Zusammenkunftsort ist. Altfriesisch meta, angelsächsisch metan, altenglisch meten, altniedersächsisch motian, englisch meet. Aber gerade der Umstand, daß dieses meet sein t unverschoben bewahrt hat und nicht zu s werden ließ, verbietet uns mess mit meet zusammenzubringen.

7. In unseren fortgeschrittenen Zeiten, in denen namentlich

auch die Ernährung an Bord so viel besser geworden ist, wird in der Messe nicht jedem sein Teil zugemessen. Zu Zeiten aber, wo das Essen oft recht knapp war und wo mancher vielleicht bei dem Worte Messe an das altfriesische Zeitwort missa = entbehren zu denken geneigt war, da mag wohl ein Einteilen und Zumessen nötig gewesen sein. Man könnte daher an das althochdeutsche Zeitwort mezzan, messen, denken, angelsächsisch metan. Dann wäre Messe eines Stammes mit „Mutter“, denn Mutter bedeutet die Abmesserin, die Zuteilerin, „die Spendende“, neben dem Vater als dem „Beschützenden“. In der Tat kommt dieses Wort in Betracht. Doch nicht so, daß Messe unmittelbar von messen käme, es kommt vielmehr noch ein Mittelglied in Betracht und es liegt noch ein weiter Weg dazwischen.

8. Das Essen, die Speise heißt gotisch mats, althochdeutsch maz, altniederdeutsch meti, angelsächsisch mete, altenglisch mete. (Weil das Fleisch ein so wichtiges Essen ist, so hat sich im Englischen und Niederdeutschen meat, met für eßbares Fleisch eingebürgert.) Altfriesisch mede, met, mat und meyt = Speise: **Essen und Trinken.** Hierzu ist zu vergleichen der altdeutsche mesiban, d. h. der Eßbann, das Speiseverbot, ein scharfes Verbot, einem Verbrecher Speise zu reichen. — In der Mainzer Beichte, einer Handschrift aus dem X. Jahrhundert in Wien, heißt es: „Ih gihun gode almahdigen unde allen godes engilon“ . . . gesündigt zu haben „in uncîdin sclâphun, uncîdin uuachun, in uncîdigimo mazze, uncîdigimo dranche“ . . . Unser neuhochdeutsches Wort Messer hieß althochdeutsch messisahs, also eigentlich „Eßschwert.“ — Dementsprechend erhielt sich im Mittelniederdeutschen sehr lange das Wort mess für Speise. Im Lübecker Zunftrecht steht die Bestimmung: „Men schall nener hande kramgued vthsetten des sondages vnd aposteldages, vthgenahmer koken unde messwerk.“ Doch hatte sich damals mess, dessen ursprünglicher Vokal a war, schon daneben über moes in mos, ja in mus verschoben. Letztere Form ist besonders bekannt aus der Verbindung musdel, Musteil; so nannte man den Teil an Lebensmitteln der beim Todes Mannes der Witwe zufiel; erstere in der Verbindung moshus = Speisehaus, Speisesaal. Hernach hat sich mus als breiartige Speise weite Verbreitung verschafft, und wenn unser Sammelwort Gemüse auch jetzt auf Pflanzenspeisen eingeschränkt ist, so hat es in diesem Sinne desto

unbestrittener Geltung erlangt. Natürlich ist auch Mast damit verwandt, denn Mast heißt auch nichts weiter als Speise, Futter, Fütterung, Mästung und dieses hat erst in weiterer begrifflicher Entwickelung die Bedeutung „Fettmachung“ erhalten; wovon mästen, das heute noch in Ostfriesland messen heißt. — Vom angelsächsischen Hauptwort mete dagegen hat sich das angelsächsische Zeitwort metsian, mesan, altenglisch metsien = essen, gebildet; wobei in Betracht zu ziehen ist, daß heute noch im Englischen to mess = zusammen essen ist, so daß also der Begriff des gemeinschaftlichen Essens sich bis auf diesen Tag erhalten hat. Das ist aber ursprünglich nicht, oder doch nicht immer geschehen, denn schon im Altsächsischen hieß mesa der Speisekorb, der Futterkorb; desgleichen im Altnordischen meis. Man saß also von Alters her an Bord um Futter- oder vielmehr Speise-Behälter herum, also um „Backen“ im ursprünglichen Sinne. Die Gemeinschaft derer die dergestalt zusammen aßen hieß „Meßgesinde“. Das wird uns zum ersten Male durch die Freiheiten der Stadt Brügge für deutsche Kaufleute vom Jahre 1309 bezeugt: „Vord dat die vorseide coopmanne moghen hebben alrehande vitaelge ende alle maniere van dranke, die si bringhen bi der zee, ute ghesteken wyn onder hem ende hare maisniede te verteerne, binnen haren herberghen zonder assise daer of te ghevene, up dat sy 't niet vort verkopen“. Für maisniede kommt im Flämischen auch meyssenye, messniede, maysinede vor. Das altnordische meis klingt hier deutlich durch. Der germanische Ursprung ist also unzweifelhaft, und auch dieses Wort ist im seemännischen Sinne nicht in England, sondern in den Niederlanden zuerst gebraucht worden. — Es hat eine ähnliche Bedeutungsentwicklung wie Bursche, spätmittelhochdeutsch hieß burse Geldbeutel, Börse, Kasse; dann gemeinschaftliches Wohn- und Kosthaus der Studenten, wo sie aus gemeinschaftlicher bursa lebten; dann zuletzt studentische Genossenschaft, deren einzelnes Mitglied ebenfalls Bursche genannt wurde. — Unter 7. ist gesagt worden, Messe ist mit Mutter verwandt. Das Mittelglied ist maz, Speise; dieses hieß nämlich ursprünglich ebensowenig Essen im Allgemeinen wie Fleich im Besonderen, kommt auch wohl nicht von einem Stamme der „kochen,“ sondern — wie Mutter — von einem der teilen, zuteilen, zumessen bedeutet, so daß maz also das (einem Menschen zum Verzehren) Zuge-

messene ist, woher dann Messe als der Ort wo, und die Versammlung, worin jedem Mitgliede das Seine zugeteilt wird.

**Messbrief,** der. Nach den Gesetzen des deutschen Reiches müssen alle Kauffahrteischiffe vermessen werden. Dick und Kretschmar I. 60: „Für die Berechnung des Brutto- und Nettogehaltes der Schiffe und Fahrzeuge ist ein Vermessungsprotokoll nach einem in der Vermessungsordnung vorgeschriebenen Schema aufzustellen und der obersten Vermessungsbehörde, dem Schiffsvermessungsamt, einzureichen. Auf Grund des Vermessungsprotokolls wird ein **Messbrief** ausgestellt."

**Metacentrum,** das, ist ein für die Berechnung der Stabilität eines Schiffes äußerst wichtiger mathematischer Punkt, nämlich der „jedesmalige Durchschnittspunkt der Vertikalen aus dem Deplacementsschwerpunkt in der aufrechten Lage des Schiffes mit der vertikalen aus dem jedesmaligen Deplacementsschwerpunkt bei jeder geneigten Lage." So die technische Erklärung bei Dick und Kretschmer I. 114, 115; die sprachliche Anmerkung zu dieser Stelle ist jedoch zu berichtigen. Es heißt da: „Das Wort Metacentrum, welches sich zuerst in Bourguers Werk „Traité du Navire" 1746 angeführt findet, kann nur aus den lateinischen Worten meta (Endpunkt, Ziel) und centrum zusammengesetzt, betrachtet werden; nach anderer Ansicht auch als eine Zusammensetzung der griechischen Worte Méta (Wechsel) und kentron (centrum)". Meta ist aber, wie unzählige andere Zusammensetzungen beweisen, z. B. Metamorphose, Metapher, Metaphysik, Metastase, Metempsychose, die griechische Präposition, die inmitten, zwischen, unter, in Verbindung, in Gemeinschaft, im Verein, in Begleitung, gepaart, mit, nebst, neben, unter, nach, zu, auf u. s. w. bedeutet; im Allgemeinen ist sie Bezeichnung einer Gemeinschaft: Metacentrum ist also der Punkt, den die zwei genannten senkrechten Linien mit einander **gemeinschaftlich** haben, mit der auch in meta liegenden Nebenbedeutung, daß dieses Centrum räumlich **über** dem Deplacementsschwerpunkt liegt.

**Miek,** die, ist begrifflich nahe mit Klau verwandt, wird aber nicht nur für den gabelförmigen Ausschnitt der Gaffel, sondern auch für den gegabelten Stock oder Pfahl gebraucht, in dem der niedergelegte Mast, der Besansbaum etc. etc. festliegt; in Ostfriesland auch das gabelförmige Holz an der Pumpe, in dem der Schwengel sich bewegt. Mittelniederländisch, bei Kilian micke =

furca, Gabel. Sollte nicht, da die Gabel doch eines der ursprünglichsten mechanischen Werkzeuge darstellt, Miek eine Zusammenziehung von Mechanik sein? Daß eine solche möglich, ja tatsächlich vorhanden ist, beweist die Tatsache, daß im Gebiet des Rheinfränkischen Mick die mechanische Vorrichtung zum Hemmen beider Wagenräder heißt; im Gegensatz zu dem nur **ein** Rad hemmenden, weit einfacheren Hemmschuh, stellt sie eine Mechanik dar, deren Zusammenziehung in Mick um so eher möglich war, als sie meist mit dem Ton auf der letzten Silbe ausgesprochen wurde und wird.

**mistig,** vergl. diesig, bedeutet nebliges, trübes, „dreckiges“ Wetter. „Must gy int Schager-Rack by nacht offt in mistig wedder laverren“ . . . . Vom niederdeutschen, niederländischen, englischen mist = Nebel; „mist het den oost in der kist“ (Brem. Wörterbuch). Im Beówulf mistig, mist-heid = Nebelkippe; Kilian miest = nebula. Davon Mistel als die Pflanze die durch den Mist der Vögel auf Bäumen ausgesät wird. Denn dieses niederdeutsche Mist und unser hochdeutsches Mist sind ein und dasselbe Wort, nur in der Bedeutung ein wenig auseinandergegangen. Sanskrit-Wurzel mih = ergießen, besprengen; beregnen; auch ein Substantiv mih ist vorhanden: feiner Regen, Nebel. Althochdeutsch migan, neuniederdeutsch migen = pissen, harnen; lateinisch mingere.

**Missweisung,** s. Variation.

**Mittagshöhe,** die, nämlich der Sonne, ist „die Höhe der Sonne wenn der Mittagspunkt derselben im Mittagskreise seines Beobachters steht, welches die größte Höhe ist, die sie für diesen Beobachter erreichen kann.“

**Mittagsschuss,** der, ist ein in einem Kriegshafen von dem jeweiligen Wachtschiff abgefeuerter Kanonenschuß zum Zeichen, daß es genau 12 Uhr ist. Es haben sich mit der Zeit und mit dem Gange ihrer Uhren die übrigen Schiffe und auch die Uhren am Lande, soweit der Einfluß der Marine in dieser Beziehung reicht, nach diesem Schusse zu richten.

**Mittagswimpel,** der, ist auf unseren Kriegschiffen der Wimpel der gehißt wird wenn es zum „Schaffen“, zum Mittagessen geht, also ein hochwillkommenes Signal, zumal es nicht nur die Essenszeit, sondern überhaupt die Mittagspause im Dienste, die mittägliche Freizeit von 12 bis $1^1/_2$ h bezeichnet.

**Mittagskreis,** der, s. Meridian.

**Mitteldruckmaschine,** s. Maschine.

**mittschiffs** ist ein ziemlich unbestimmtes Adverbium mit dem etwas näher bestimmt wird das sich nicht „vorn", aber auch nicht „achtern" befindet. An eine mathematische Mitte ist schon garnicht zu denken. Aber das ist zu betonen, daß es nicht bloß die ungefähre Mitte zwischen hinten und vorne, also nicht bloß die Mitte der Länge nach, sondern auch die Mitte der Breite nach bedeutet, und zwar die ganze von hinten nach vorne gedachte, von beiden Bordwänden gleich weit abstehende Mittellinie oder Längsachse des Schiffes. Man sagt: „Das Schiff wurde mittschiffs gerammt", bei einem Vollschiff also etwa zwischen Großmast und Fockmast; man sagt aber auch: „Das Schiff hat sein Ruder mittschiffs liegen" d. h. die Ruderpinne befindet sich in der Mitte zwischen beiden Bordwänden, in der Mittellinie.

**Moker,** der, s. Kalfatern.

**Mole,** die, im Munde des niederdeutschen Seemanns wohl auch Mulje, ist jetzt ein Steindamm oder vielmehr eine Kaimauer, die den Eingang eines Hafens zugleich bildet und schützt. Früher ganz allgemein ein Damm oder Deich. In der Chronik des Landes Dithmarschen von Neocorus heißt es: „up de mohle is ein grot inbrock geschehen". Holländisch mole, dänisch mullie, schwedisch mölja, englisch mole, französisch mole, italienisch molo, spanisch muelle, portugiesisch molhe — alles zurückgehend auf das lateinische moles, Masse, Last, große Steinmasse, Damm. Bei San Lucar de Barrameda befand sich sehr früh eine Mole. 1588 schreibt Wagener im „Spiegel der Zeevaerdt": „Voorts om te weten die mercken vanden steen oft droochte die int gadt van S. Lucas ligghende syn, als de Molen ende t'witte Clooster staende opt Oostereynde van S. Lucas ouer een comende . . ."

**Monsun,** der, ist ein im Indischen Ozean in regelmäßigen Perioden stets aus gleicher Richtung wehender starker, sich oft bis zum Sturm steigender Wind, von Oktober bis März aus Nordost, von April bis September aus Südwest wehend. Das Wort lautet französisch monson, monçon, spanisch monzon, portugiesisch monsao und stammt aus dem Arabischen, wo mansim bedeutet a time, a season, the favourable saeson for sailing to India; also: günstige Jahreszeit.

**Mooring,** die, ist eine besondere Befestigung eines Schiffes

durch Anker, Ketten, Taue, um es in der Lage zu halten, in der man es haben will, aus der es um irgendwelcher Gründe, wie Raummangel, Rücksicht auf die Windrichtung, willen sich nicht herausbewegen soll; also eine Befestigung des Schiffes zur Vermeidung des Schwojens. Man nennt es auch „ein Schiff vertäuen“. Vergl. auch Spring. Das Zeitwort mooren, häufiger vermooren, hat seinen langen o-Laut von der dunklen niederdeutschen Aussprache des a, denn es heißt eigentlich marren = binden, festbinden, befestigen. Von ihm ist das andere seemännische Zeitwort marlen ein Iterativum. Schon dem Teuthonista war das Wort bekannt, und zwar in der Form merren; er schreibt: „cabel-lyn reep, seel, to vo dair mede men eyn schyp an dat lant vestiget offte merret“.

**Mufferdeischuner,** der, (vergl. John Brinckman, „Kasper Ohm un ik“), ein Schuner, oder vielmehr eine Brigg, oder noch besser eine Schunerbrigg, eine Brigantine, „that is square-rigged forward and schooner-rigged aft“, also ein Schiff, das am vorderen Maste Rahesegel, am achteren Schratsegel (s. d.) hat. Mufferdei soll eine von deutschen Seeleuten zurechtgemachte Form des im Englischen gebräuchlichen Hermaphrodite sein, würde also ein Zwitterding bedeuten, wegen der zweierlei Segel oder zweierlei Masten. Aber zweierlei Segel und Masten hat schließlich jedes Schiff. Die Erklärung mag hier dahingestellt bleiben, da das Wort ohnehin in der neuhochdeutschen Seemannssprache kaum gebraucht wird. Im Korrespondenzblatt für niederdeutsche Sprachforschung vom Jahre 1895 ist Näheres darüber nachzulesen.

**Mundpfropfen,** der, ein Pfropfen, der in die Mündung einer Kanone gesteckt wird, wenn diese außer Gebrauch ist. Das Wort bedürfte der Aufnahme nicht, wenn man nicht im Munde der Kriegsschiffsleute öfters die Frage, in übertragenen Sinne als Ausdruck der Verlegenheit, hörte: „Wo legen wir den Mundpfropfen hin“. Dieses geflügelte Wort stammt aus einer Geschützinstruktion an Bord eines S. M. Schiffe. Als einmal ein Feuerwerksmaat seiner Geschützbedienung genau alle Handgriffe und Bewegungen beim Klarmachen eines Geschützes zum Exerzieren auseinandergesetzt hatte, endigte er seine Instruktion etwas allzu wichtig tuend mit den Worten: „Nun entsteht aber noch die große Frage: wo legen wir den Mundpfropfen hin?“, den zum Exerzieren aus der Mündung herausgenommenen.

**mustern** heißt jemanden oder etwas daraufhin ansehen, ob er oder es sich in dem Zustande befindet in dem er oder es sich befinden soll, also zusehen, ob er oder es dem Muster gemäß, musterhaft ist. Auf unseren Kriegsschiffen ist Musterung schlechthin die tägliche Musterung der Mannschaft und des Schiffes durch den Kommandanten, welche als „Sonntagsmusterung“ besonders feierlich und gründlich vorgenommen wird. Es gibt aber auch besondere Musterungen: Reinlichkeits-, Zeug-, Gewehr- etc. Musterung. Im Teuthonista heißt das Wort noch monsteren, und so kann man es auch heute noch seemännisch und überhaupt niederdeutsch hören. In dieser Form läßt es seine Abstammung von monstrare zeigen, deutlicher erkennen. Doch hat das Wort eine wesentliche Bedeutungsverschiebung erlitten, denn eigentlich ist es der Mann der mustert, nämlich sich seinem Kommandanten zeigt, aber jetzt heißt es: „Der Kommandant mustert den Mann.“ Die Verschiebung hat sich wohl über das Substantivum Musterung bewegt, indem diese die Veranstaltung ist, bei der die Matrosen sich zeigen, bei der sie also besehen werden, und dieses „Besehen“ ist dann als das Wichtigste in den Vordergrund getreten. — „Er läßt sich anmustern“, sagt man, wenn einer sich zum Eintritt in einen Dienst vorstellt, „zeigt“; er wird dann in die Musterrolle eingetragen. Dem entsprechend ist dann abmustern, aus dem Dienst treten, gebildet, ohne daß der Begriff monstrare überhaupt noch in Betracht käme, der aber in dem kaufmännischen Muster und in Monstrum noch zu erkennen ist.

**Morgenwache** s. Wache.

**Mut, Mutte,** die, ein Fahrzeug an der friesischen Küste mit flachem Boden und zwei Farunners anstatt einer Kajüte. Es sieht plump und wenig schmuck aus, so daß die Vermutung nahe genug liegt, der Name komme von mutte = Sau, Mutterschwein. Das ist nicht gerade fein, aber die Weserkähne werden von den Hamburgern Schweinsköpfe genannt, wogegen die Weserschiffer die Hamburger Ewer mit dem Ehrennamen „Kreijenkieper“ nennen und von ihnen zu sagen pflegen: „Groß von Masten, klein von Lasten.“

# N.

**Nachen,** der, ist eigentlich kein seemännisches Wort mehr. Wohl ist es früher eins gewesen, denn im Beówulf wird naca sogar für seegehendes Schiff gebraucht, aber zur Zeit ist es nur bei Nichtseeleuten und nur im Binnenlande, namentlich in Hochdeutschland als gleichbedeutend mit Kahn, das auch kaum seemännisch gebraucht wird, üblich. — Es besteht die Neigung, Worten die mit a anlauten ein n vorzusetzen, z. B. ärs, närs; Ast, Nast; ost, nost; arren, narren (mit dem Schlitten fahren); ort, nort (Spitze). Das kommt daher, daß das n unbestimmten Artikels zu dem Anfangs-a des Substantivums hinübergezogen wird, wie Nobiskrug aus 'n Abyssuskrug entstanden ist. So könnte man Nachen erklären als Achen mit solch einem n davor. In der Tat findet sich nämlich dieses Achen in oberdeutschen Mundarten vor, niederdeutsch aak, ake, ak; niederländisch aak neben naak. Wenn man nun ak oder ach für die ursprünglichere Form ansehen dürfte, so ließ sich die Sache so erklären: man sprach von einer Achenfahrt und meinte damit eine Wasserfahrt (aha, ahwa, aqua, ach, ahe, a = Wasser) und hernach meinte man, zu Zeiten, da ach als Wasser nicht mehr verständlich war, Achen sei das, womit man auf den Wasser fährt, ein Boot. Dem steht aber die angelsächsische Form naca entgegen, da sich zur Zeit des Beówulf diese Bedeutungsverschiebung noch nicht vollzogen haben konnte. Es muß demnach eine andere Erklärung gesucht werden. Mit einiger Zaghaftigkeit hat man auf das lateinische navis hingewiesen. Ich möchte eine andere Möglichkeit erwähnen. Bekanntlich ist das lateinische nix aus snix entstanden. Dem entsprechend könnte auch in unserem Worte ein anlautendes s geschwunden sein. Dann käme es von einer Wurzel sna, snu und gehörte zum althochdeutschen snahhan = gleiten, schlüpfen, schleichen, kriechen, sich bewegen, fließen, durchs Wasser gleiten, schwimmen, vergl. englisch snake, Schlange, auch niederdeutsch snake = Schlange. Dann wäre Nachen „ein durch Wasser dahingleitendes Ding." Aber die Sprache hätte sich dann nicht mit einmaligem Schwund eines Anlautes begnügt, sondern es wäre ein zweimaliger erfolgt; es wäre außer

dem s auch noch zuweilen das n abgefallen und Nachen wäre nicht aus Achen, sondern Achen aus Nachen entstanden.

**Nachtwache**, die, s. Wache.

**Nadir**, der, ist der dem Zenith entgegengesetzte Pol des Horizontes, der Fußpunkt im Gegensatz zum Scheitelpunkt, der Punkt der auf der anderen Seite der Erdkugel dem Scheitelpunkt entgegengesetzt ist. Arabisch und persisch nadir, nazir, von nazara gleich sein, sich entsprechen, entgegengesetzt sein, ein Gegenstück zu etwas bilden.

**Nagelbank**, die, ist ein an der Binnenseite des Wants oder sonst an passender Stelle angebrachtes Stück Holz, in dem die Koveinnägel zum Belegen laufenden Gutes befestigt sind.

**Naht**, die, bedarf nur im Sinne von Decksnaht einer Erklärung, indem es die Fuge zwischen zwei Decksplanken bedeutet. Es hat also mit nähen keine Gemeinschaft, kommt vielmehr vom althochdeutschen hnôjan, nuoen = einsetzen, genau zusammenfügen; davon althochdeutsch hno, nô, nua, nuo, nuoha = Fuge, schmale Ritze, Nut. Dieses Nut wäre die richtige Form des Wortes, wie es unsere Handwerker auch täglich gebrauchen, Naht aber ist auch eine der vielen Verdunkelungen, die von Unkundigen bei der Aufnahme ins Hochdeutsche verschuldet worden sind.

**Nahrungszweig, erlaubter,** nennt man wohl scherzhaft die Seefahrt. Wenn einer ihrer bei andauernd schlechtem Wetter oder sehr langem Seetörn recht müde ist und sie verwünschen möchte, so fängt er wohl mit einer Verwünschung an, unterbricht sich dann aber und sagt: „na, sie ist ja aber ein erlaubter Nahrungszweig.“ Der Ausdruck stammt aus der alten Litanei, die auf Schiffen, wo ein Pfarrer ist, an Bord und in den Marinekirchen am Lande am Bußtag gebetet wird und bis vor Kurzem eine Fürbitte enthielt für Bergbau, Handel, Seefahrt „und andere erlaubte Nahrungszweige.“ Das Gebet ist also zu einer Zeit verfaßt, in der die Seefahrt vielfach als unerlaubter Nahrungszweig, als Seeräuberei, betrieben wurde.

**Navigationsoffizier**, der, ist an Bord der Kriegsschiffe der Offizier der alles unter sich hat, was zur Navigation im engeren Sinne gehört, dessen Aufgabe vor allen Dingen die Bestimmung des Mittagsbestecks ist, der überhaupt die astronomischen Beobachtungen anzustellen und zu leiten hat, der das Meteorologische

besorgt, unter dessen Verantwortung die Chronometer bedient werden, der die Karten- und Instrumentenkammer unter sich hat, also einen verantwortungsvollen Posten bekleidet Daher wird ein älterer Offizier dazu genommen, der nächste nach dem ersten Offizier; er ist wachfrei und hat auch sonst mit dem Schiffsdienst weniger zu tun, damit er sich ganz seiner besonderen Aufgabe widmen könne. Unter ihm steht mit seinen Maaten und Gasten der Steuermann, den man bei der Marine eine Zeit lang Navigations-Bootsmann nannte; nicht sehr glücklich, so daß man erfreulicherweise bald wieder davon abkam. Das Fremdwort Navigation war schon früh im Gebrauch. Wagenaer gebraucht es schon 1588: „Alsoo onse particuliere Zee-Caerten die wy vande Westersche, Oostersche ende Noordtsche navigatien, eensdeels hebben laten vtgaen ende d'andere (met Godes hulp) mede van meyninghe syn eerstdaechs int licht te doen brenghen . . ."

**Napier'scher Turm,** der, s. Turm.

**Neer**, das, heißt das fallende Wasser, der Ebbstrom, der zurückfließende, rückläufige Strom, das Wasser, das durch irgend ein Hindernis eine der Hauptströmung entgegengesetzte Stromrichtung erhält, wie dies bei der vorspringenden Stelle eines Ufers, bei einer Sandbank etc. etc. geschieht; niederländisch neer, neere = Gegenstrom. Doornkaat dürfte mit seiner Vermutung recht haben, daß neer Zusammenziehung von neder = niedrig sei, indem Ebbestrom das ursprünglich Ausschlaggebende war, und der hat niedrig Wasser im Gefolge.

**Nehrung**, die, Name der langen, schmalen Halbinsel an der preußischen Ostseeküste. Weil Nehrung eine schmale, also auch enge Landzunge ist, so hat man an das altsächsische narn enge gedacht. Da aber eine solche Landzunge leicht Änderungen in der Strömung, Strudel und dergl. erzeugt, so wäre in Betracht zu ziehen, ob wir hier nicht eine Weiterbildung von Neer (s. d.) vor uns haben.

**Nes**, die, auch Nesse, Halbinsel, Vorsprung, Landzunge, Name der Halbinsel Nesse bei Emden, der Ortschaft Nesse bei Norden; englisch ness, in Sheerness; altnordisch, norwegisch nes; schwedisch näs, dänisch nes, naes Vorgebirge, Kap; Lindesnäs und andere. Das Wort ist kein anderes als die niederdeutsche Form für unser hochdeutsches Nase.

**Niklausse-Kessel** s. Kessel.

**Niederdruckmaschine** s. Maschine.

**Niederholer**, der, ist ein laufendes Tau, das an solchen Segeln angebracht wird, die, wenn ihr Fall losgemacht ist, nicht von selbst sinken, sondern, eben mit Hilfe des Niederholers, niedergeholt werden müssen. Er wirkt in der entgegengesetzten Richtung des Aufholers. Klüver und Stagsegel haben dergleichen Niederholer. — Auch gibt es Niederholer für die Bramrahe und Oberbramrahe, die mit diesem Niederholer an Deck bezw. in den Mars niedergeholt werden.

**Nipflut**, die = niedrige Flut. Das niederdeutsche Zeitwort nippen heißt mit dem Kopfe nicken, den Kopf sinken lassen. Dem entspricht das Hochdeutsche nippen, den Kopf öfters sinken lassen um in kleinen Schlücken zu trinken. Mittelniederdeutsch nipen sinken, niedergehen, heruntergehen, sich senken. Ein niederdeutsches Substantiv nip heißt Nicken, das Sichneigen des Kopfes. Von dem allgemeinen Begriff **niedergehen** kommt das angelsächsische nipan = obscurari, weil niedergehende Gestirne dunkel werden, bezw. dunkel machen. Es ist also Nipflut mit „niedrige“ Flut zu übersetzen. — Breusing mochte dieses Wort vergl. „Gezeiten“, nicht leiden, weil er es für englisch und deutschen Seeleuten unverständlich hielt. Er möchte dafür „taube Gezeit“ eingeführt sehen. „Man unterscheidet Springzeit und taube Gezeit in ähnlichem Sinne, wie man leere, taube Schoten von denen unterscheidet, die aufspringen, wenn sie voll und reif sind.“ Es hat sich aber Nipflut so in der wissenschaftlichen Welt eingebürgert, daß an ein Verdrängen nicht zu denken ist. Nach obigem ist es auch gar nicht so ausschließlich englisch wie Breusing dachte; ebensowenig wie tide (s. d.) englisch ist.

**nisseln**, fein, sanft, langsam regnen, so daß keine großen Tropfen, ja überhaupt kaum Tropfen, sondern kaum etwas mehr denn feiner Nebelregen herniederkommt. Das niederdeutsche Zeitwort nüsseln heißt langsam sein, zaudern, säumen, nicht vorwärts kommen, nichts beschicken, keine ganze Arbeit tun. Offenbar ist letzteres auch die Bedeutung von nisseln = regnen, ohne daß es ganzer, richtiger Regen ist, regnen mit halber Kraft, mit halber Arbeit. Nüsseln könnte gleich nüsteln sein, und dieses ist gleich nesteln, kleine, tiftelige Arbeit tun, Arbeit die viel Zeit braucht, ohne daß sie viel zu Stande bringt.

**Nitsel,** das, auch Nitzel geschrieben, heißt ein dünnes, kurzes, getakeltes Stücken Garn, mit dem die Seeleute ihre Wäsche an der Wäschejolle zum Trocknen aufhängen oder vielmehr festbinden, besonders aber das Bändsel oder Nestel, mit dem man die Hängematte zusammennestelt, zurrt. Für Nestel hört man wohl auch Nistel und davon ist Nitsel eine einfache Umstellung.

**Nock,** die, die spitze Ecke eines Segels, die äußerste Spitze einer Rahe. Weiland: „Nok een woord, dat in het gemeen het opperste toppunt van iets, het niderste einde schijnt beteekend te hebben. In het bijsonder is het in gebruik voor het opperste van het dak.“ Auch im Niederdeutschen wird es für First gebraucht; norwegisch nuk, Bergspitze. — Die Grundbedeutung ist biegen, beugen, krümmen, in einem Winkel sich umbiegen, eine scharfe Ecke bilden. So hieß also zuerst die äußerste Ecke des Segels Nock, und von ihr ist der Name auf den nächstbenachbarten äußersten Teil der Rahe übergegangen; wie umgekehrt der Name Klau vom Ende der Gaffel auf den benachbarten Teil des Segels überging. — Da durch das Nicken eine Biegung und Krümmung entsteht, so wird Nock zu nicken zu stellen sein und als verwandt mit Nacken und Genick angesehen werden müssen.

**Nockgording** s. Gording.

**Normandkessel** s. Kessel.

**Normalnull** s. Nullpunkt.

**Normänner,** die, heißen zwei querschiffs stehende an den Betings befestigte eiserne Arme, dazu dienend, den Betingschlag der Ankerkette frei von Deck und die beiden Parten frei von einander zu halten. Früher war ein Normanne ein Stück Holz zur Befestigung des Ankertaus; der Name stammt aus England, wo man die Vorrichtung für so alt gehalten haben muß, daß sie noch von den alten Normannen die mit Wilhelm dem Eroberer nach England kamen, abstammend angesehen wurde.

**Notschuss,** der, ein Schuß den ein Schiff in Seenot abfeuert um Hilfe herbeizurufen. Er hat natürlich nur Sinn und Zweck, wenn überhaupt eine Küste nahe ist und wenn sich an ihr Rettungsmittel befinden, die auf den gefeuerten Kanonenschuß hin bereit sind, in Tätigkeit zu treten.

**Null!** hört man an Bord oft rufen wenn Beobachtungen oder Messungen vorgenommen werden bei denen es darauf ankommt, einen genauen Zeitpunkt zu haben. Es gehören zwei zu solcher

Messung, einer der das Meßinstrument und einer der die Uhr im Auge hat. Sobald der bestimmte Zeitpunkt da ist, wird in demselben Augenblick kurz, laut, scharf Null! gerufen; man könnte auch irgend einen anderen Ton von sich geben, aber dieser ist kurz und deutlich und daher einmal als zweckentsprechend eingeführt, zuerst natürlich, weil der genannte Augenblick als Nullpunkt für die Berechnung dienen sollte.

**Nullpunkt,** der, Dick und Kretschmer I. 232: „Die Pegel der Hafenplätze beziehen sich auf das mittlere örtliche Niedrigwasser. Werden die Nullpunkte jedoch in Verbindung gebracht mit dem Normal-Null, gleich dem Amsterdamer Null oder dem mittleren Wasserstande der Ostsee, gleich 37 m unter dem Normalhöhenpunkte der Sternwarte in Berlin, dann ergibt sich das Folgende: Der Nullpunkt des Pegels liegt unter Normal-Null

| | | |
|---|---|---|
| in | Wilhelmshaven | 0,578 m |
| „ | Bremerhaven | 2,075 „ |
| „ | Brunsbüttel | 0,230 „ |
| „ | Holtenau | 0,330 „ |
| „ | Cuxhaven | 3,639 „ |

# O.

**Ocean,** der, griechisch okeanos, bei Homer der die Erde wie das Meer rings einschließende Weltstrom, Urquell alles dessen was ist, aus dessen Fluten sich die Gestirne erheben, so wie sie auch wieder in ihn zurückkehren. Später das Weltmeer, von dem es im Besonderen wieder einen indischen und westlichen Ocean gab. Okeanos war in der griechischen Mythologie personifiziert, Sohn des Uranos und der Gäa, Gemahl der Thetis, Vater einer Menge von Söhnen und Töchtern (der Gewässer), ein Gott, der an Macht nur dem Zeus wich. Der deutsche Seemann kennt nur drei Oceane, den atlantischen, den er gern kurzweg den Atlantik nennt, den großen, für den er gern Südsee sagt, und den indischen. Die Engländer haben außerdem noch einen arctic und einen antarctic ocean. — In dem Worte Ocean steckt unser altdeutsches aha, lateinisch aqua = Wasser, mit ver-

dunkeltem a wie bei dem oog in Wangeroog, Spiekeroog, Langeoog etc. etc.

**Ochsenauge,** das, war vor hundert Jahren für nichts anderes im Gebrauch als für eine Öffnung, die man bei dickem Wetter in den Wolken sieht, ein Stückchen blauen Himmels bei sonst grauer Bedeckung. Roeding meint, durch solch eine Öffnung habe sich der Wind einen Weg gebahnt und man bekomme ihn daher oftmals kurz nachher von der Seite, wo sich diese Öffnung zeigt. „Wenn ein Ochsenauge der Sonne gegenüber steht, so hat es die Farben eines Regenbogens, und alsdann nennt man es auch eine Wettergalle. Steht es aber bei der Sonne, so ist es gewöhnlich ein Vorbote von schlechtem Wetter.“ Seit uralten Zeiten waren große Augen bei den Frauen für schön geachtet, daher das berühmte boopis im Lateinischen wiedergegeben werden konnte mit „grandibus oculis praedita.“ Es lag nahe, einen solch freundlichen Himmelsblick ein Auge zu nennen, daß es gerade ein Ochsenauge sein mußte, zeugt davon, daß unter unsern Seeleuten schon im 18. Jahrhundert sich junge Leute befanden, die die Bänke hoher Schulen gedrückt und mit dem vermeintlich freien Seeleben vertauscht hatten. — Heute heißt in begrifflicher Anlehnung an diesen Gebrauch von Ochsenauge ein kleines, rundes, wenig aber doch immerhin etwas Licht spendes Stück Glas, das in einer Kammer die Stelle eines Fensters vertritt, sei es, daß es von oben durch das Deck, sei es, daß es von der Seite durch die Bordwand leuchtet, Ochsenauge; englisch bull's eye, daher auch bei uns meist Bullei genannt.

**orientieren,** kommt ursprünglich aus der Baukunst und wurde zuerst von Kirchen gebraucht, die nach altchristlichem Gebrauch so gebaut wurden, daß der Chor nach Osten zeigte. Eine solche nach oriens gerichtete Kirche hieß und heißt orientiert. Nach einer orientierten Kirche konnte sich jeder leicht in Bezug auf die Himmelsrichtungen unterrichten, weshalb man bald „sich oder jemanden orientieren“ gebrauchte für informieren, zurechtweisen, belehren u. s. w. Aus dem Umstande, daß mittelalterliche Kirchen entweder im ganzen oder gar nur in einzelnen Teilen nicht genan orientiert sind, hat ein Baumeister unserer Tage geschlossen, man habe die Orientierung der betreffenden Kirchen zwar nach der Magnetnadel vorgenommen, aber die Mißweisung außer Acht gelassen.

**Orkan**, der. So heißt jetzt jeder Sturm, der sich über das gewöhnliche Maß des Sturmes hinaus steigert, ja im Binnenlande ist man mit der Bezeichnung orkanartiger Sturm schon bei der Hand, wenn irgendwo einmal ein Glasdach abgedeckt wird; ursprünglich waren aber nur die besonders schweren westindischen Stürme, die Cyclone, damit gemeint, denn aus dem karaibischen Meer haben die Spanier das Wort mitgebracht; spanisch huracan, welches die dem Ursprünglichen am nächsten kommende Form sein dürfte; italienisch uracano, französisch ouragan, niederländisch orkaan. Die Engländer haben das anlautende h stehen lassen und sagen hurricane. Bei uns ist es erst in der neuhochdeutschen Zeit in Aufnahme gekommen.

**Orlogschiff**, das, s. Kriegsschiff.

**Orlopbalken, Orlop, Overlop**, s. Deck.

**Ort**, der. Es gibt fünf verschiedene Bedeutungen von Ort: 1. Schusterahle, 2. Maß, 3. eine Münze, 4. eine Landspitze, 5. ein Platz. Sie kommen aber alle fünf in dem einen Begriff Spitze zusammen, spitzer Punkt, Anfang, Ecke, Winkel, Rand, Platz; einem Begriff, der sich an der See in den Bezeichnungen Darserort, Brüsterort, Friedrichsort erhalten hat und der in dem althochdeutschen Ort und dem mittelniederdeutschen oort noch ausschließlich lag; wie denn auch im Altfriesichen oerd für Schwertspitze gebraucht ward, und in Groningen noch heute oort die Messerspitze heißt, wie im Angelsächsischen ord ganz allgemein Waffenspitze. In Bezug auf die Bedeutungen Maß und Gewicht und Münze sagt Kluge, 276: „Zunächst ist diese Bedeutung von dem viereckigen durch ein Kreuz in vier Orten, d. h. Ecken geteilten Münzen ausgegangen und erst dann auf Maß und Gewicht übertragen worden.“ — Die Bezeichnung Örtje, Örtchen für die kleine ostfriesische Münze, im Werte von $1^1/_4$ alten hannoverschen Pfennigen, ist in dem Spottgedicht verewigt, das Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Offizier der hannoverschen Garnison in Aurich auf Ostfriesland gemacht hat. — „Wen gy von ein Land na dat ander segeln willen, und gy alßden juw Gissing willen maken, so möcht gy erst den Huck offt Ort des Landes, dewars, von juw aff gegeben, ehr und bevor gy de Glese kehren,“ „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“, 1673. Daß Ort ein langes o hat, geht schon aus den obigen alten Formen hervor, wird aber bestätigt durch das „Seebuch“ von Manson, Lübeck 1735: „Vons

West Ende von Femern nach dem Inlauff von Kiel ist es Westen zum Süden 5 Meilen, die Förde ist groß und weit, ihr lasset das Casteel, **Friedrichs Ohrt** im Aufsegeln am Stührbord, man gehet dann das Förde auf nach der Stadt zu. — Von Kieler-Föhrde biß Eckern-Förde ist es Nord-Nordwesten 2 Meilen ist gleichfals eine grosse weite Förde, man segelt hier für die Stadt gleiches Nahmens."

**ösen** heißt schöpfen, ausschöpfen, besonders das Wasser aus einem Boot mit einem Schöpfer, Ösfaß genannt, ausschöpfen. Schon Kilian übersetzt oozen mit haurire, und von einer Form dieses Zeitworts stammt es auch, indem es aus haustum weitergebildet ist mit geschwundener Aspiration. Das beweisen die Formen mit au, in der Edda ausa, gießen; auster das Wasser das sich am Boden eines Fahrzeuges sammelt, eigentlich das Auszuschöpfende; aust-skota, das Schöpfgefäß. Es beweisen es auch die Formen die bis auf heute das h des Anlautes behalten haben. Wangeroogisch und überhaupt neuniederdeutsch hozen, neuniederländisch hoosen = schöpfen, hoosvat = gieter, Gießer. — Friesisch eaze, mittelst des easfet. „Wol beslein, zei Anke de scipper, it scip forlern, ind it easfet bihalden." Bei der Lüneburger Salzgewinnung heißt oseammer, oseammer der Schöpfeimer und der Solschöpfer führt den Namen oser. Von Bremen bis Wangerooge heißt der unterste Rand des Daches von dem das Regenwasser auf die Erde tröpfelt oese und oesing, also Dachtraufe. Kurz im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet heißt ösen schöpfen oder gießen; „een öse, dar dat segel mit genettet werdt." Und auch im Oberdeutschen heißt Oese das Schöpfgefäß; nicht zu verwechseln mit Oese = Ohr, Henkel, Griff, denn das kommt gemäß einem bei Willmans I. 85 auseinandergesetzten Lautverschiebungsgesetze vom gothischen auso, das = Ohr ist. — Man sagt, wenn einer etwas mutwillig umkommen läßt: „er verast es;" das muß eigentlich heißen: „er veröst es", gießt es aus, verschüttet es.

---

# P.

**P. and O.** Abkürzung für Peninsular and Oriental Line, eine Schiffahrtslinie die ihre Verbindungen mit der Peninsula d. h. Spanien und Portugal und mit dem Orient d. h. mit Ostindien etc. etc. unterhält. Im Abkürzen sind die Engländer groß; Gib für Gibraltar und Frisco für Francisco und Hock für „Hochheimer" kann man auf jedem englischen Kriegsschiffe hören, und in ganz Indien, China und Japan hört man nie anders als von P. and O. = Dampfern reden, wenn man von dieser englischen Linie und ihren Schiffen spricht.

**p. m.** s. a. m.

**Pageie,** die, heißt nach Roeding (1794) bei den Negern an der afrikanischen Küste und auch bei den Indianern eine Art Riemen mit breitem Blatt. Wort und Sache scheinen zu uns auf dem Wege über Frankreich gekommen zu sein, französisch pagaye, Zeitwort pagayer, und der Ruderer mit diesem Werkzeug heißt pagayeur. Die Pageie wird nicht auf den Dollbord aufgelegt, sondern der an der Bordwand des Bootes sitzende pagayeur rudert aus freier Hand, die Pageie auf und nieder haltend. „L'effet de la Pagaye est plus considérable que celui de l'aviron, mais sa maneouvre exige plus de force et fatigue davantage." (Bonnefoux et Paris, marine à voiles 542.)

**paddeln** heißt auf eigentümliche Art rudern oder im Wasser sich bewegen. Es scheint, daß in England sich der Name Pageie nicht eingebürgert hat, (s. d.) vielleicht weil man dorten für ein ähnliches Werkzeug den sehr populären Namen paddle hatte, der sich nicht verdrängen ließ, „a sort of short oar with a broad blade used in propelling and steering canoes and boats." Paddel ist aber auch bei uns neben Pageie in Gebrauch, besonders indessen das Zeitwort paddeln, eine Tätigkeit anzeigend durch die das Wasser, sei es durch Rudern, sei es durch eingentümliches Schwimmen, so bewegt wird, wie ein Frosch es beim Schwimmen bewegt. Ein Frosch oder eine „Kröte" hieß aber angelsächsisch pada und heißt englisch paddock, niederdeutsch padde.

**Packung,** die. Packen heißt zuerst ein Packet machen, dann seine Sachen für die Reise in einen Koffer legen, dann sie in einer Truhe, einer Kommode unterbringen, in Ordnung bringen,

sichern; daher heißt die Dichtng einer Gas- oder Dampfröhre, weil sie eine Sicherung darstellt, Packung s. Bagger, Baginrahe, Packetboot.

**Packetboot,** das, ein Schiff das regelmäßige Fahrten ausführt und dabei Passagiere, Güter, Packete und Briefe befördert, also das vorstellt, was man jetzt gewöhnlich einen Postdampfer nennt. Das Wort Packet ist mit dem niederdeutschen bag verwandt, das Sack bedeutet, s. Bagger und Bagienrahe. Aus balg = Tierhaut ward bag = Sack; aus bag ward Pack, denn wer keinen bag hatte, der band sein Zeug einfach mit einem beliebigen Stück alter Leinewand zusammen, und das stellte dann auch einen Pack vor. Dann erweiterte sich der Begriff dahin, daß alles was zusammengeschnürt oder auch nur in ein Papier eingewickelt war schon als Packet angesehen wurde. Die Post die dergleichen besorgt heißt Packetpost, das Schiff das dergleichen befördert Packetboot.

**Pall,** das, ist eine eiserne Sperre am Spill, dessen Rücklauf zu verhindern. Pall, englisch pallet, heißt das im Winkel gebogene Ende des Armes eines sogen. Ankers in einer Uhr, das in die Zähne des Zahnrades eingreift. Das Bremer Wörterbuch kennt das Wort in verschiedenen Bedeutungen. „Wenn das Sperreisen in eine solche Kerbe greift, so rufen die (das Spill drehenden) Matrosen: Pall! und machen eine Pause. Daher haben wir die sehr gebräuchlichen Redensarten: pall staan: unbeweglich stehen, standhafte Gegenwehr tun; to Pall setten, fest setzen; slim to Pall kamen, übel anlaufen, mit vieler Mühe seinen Zweck erreichen.“ — Auch in der Seemannssprache unserer Tage adverbial gebraucht: Das Schiff steht pall, steht fest. Überhaupt ist mit dem Worte der Begriff **„fest“** verbunden. Er hat also nichts mit dem Pall in Pall-Mall (Malje) zu tun, das von palla = Ball und maglio (malleus) Hammer kommt und ein ehedem auch in deutschen und niederländischen Städten (Halle, Altona, Utrecht) beliebtes Ballspiel bedeutete, sondern kommt vom lateinischen pala, der Spaten. Dieses Werkzeug scheinen die Alten aber ausgedehnter gebraucht zu haben als wir, denn es kommt seinerseits von pango = festschlagen; allerdings schlagen auch wir die Kanten des mit dem Spaten Gegrabenen mit dem Spaten fest, aber in pala scheint der Begriff „fest“ doch noch stärker zur Geltung gekommen zu sein. — Ich finde das Substantivum

„die Pallen“ zuerst in der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“, 1673: „Es sahe überall sauer aus, und die Noth war da, derohalben entschloß ich, daß wir wolten daß erste Land für das beste erkiesen; auff daß wir in der See nicht vergehen möchten; den zuvor dürffte ich mich nicht mit dem harten Wind an den Wall geben, weil die Pallen von daß Bratspieß weg wahren, den so wir zum Ancker gehen mußten, konnten wir solches nicht wieder auffbekommen, gedacht auch, so der Wind Westlich blieb, wolten wir den andern Tag unser Korß nachs heilige Land (Helgoland) setzen, den wir waren damahls neben dem Eylande Just, so an die Fresische Kost gelegen ungefehr acht Meilen von de Wall.“

**palmen** heißt Hand über Hand holen, also nicht wie solches auf Kriegsschiffen gewöhnlich geschieht, den zu hissenden Gegenstand auflaufen, sondern mit wenig Matrosen, indem jeder von ihnen eine Hand vor die andere setzt, in die Höhe ziehen; das Gegenteil davon ist fieren, was auch Hand über Hand geschehen muß damit der zu fierende Gegenstand oder vielmehr das an ihm befestigte Tau nicht schliere. — Kommt vom lateinischen palma, das Innere der Hand, von dem auch die stolzen Palmen wegen der Ähnlichkeit ihrer Blätter mit einer flachen Hand und ihren ausgebreiteten Fingern den Namen haben. — Die Hand wurde auch ebensogut wie der Fuß und der Ellbogen als Maß benutzt und man gebraucht dementsprechend palmen auch für messen.

**Palstek,** der. Stek heißt Stich, vom Durchstechen eines Tauendes durch eine Schlinge; Pal heißt Pfahl; darum aus dem Ganzen einen „Pfahlstich“ zu machen ist ein unangebrachter Versuch der Verhochdeutschung eines gut niederdeutschen Seemannswortes. Das Eigentümliche des Palsteks ist, daß er nicht zuschliert wenn er um einen Poller oder Dükdalben gelegt wird, auch wenn Kraft darauf kommt, und daß man, sobald die Kraft zu wirken aufhört, den Palstek ohne Weiteres wieder von dem Pfahl, dem Poller, dem Dükdalben abnehmen und über einen anderen streifen kann, wenn etwa ein Schiff verholt werden soll.

**Pampero,** der, ist ein heftiger, plötzlich und überraschend aufkommender, mit schwerer Bö einsetzender Wind an der Küste von Südamerika, aus Westen wehend, hat er seinen Namen von den Pampas, über die er hinwegstreicht. Schon manches Schiff lag dem Kentern nahe oder ist gekentert, wenn es sich an jenen

Küsten von einer so schwer vorherzusehenden „weißen Bö“ überraschen ließ.

**Pantry,** die, ausgesprochen Päntry, also über England zu uns gekommen, bedeutet jetzt den zu einer Messe gehörigen Anrichteraum, in dem die Gläser, Teller, Messer, Gabeln etc. etc. aufbewahrt und auch abgewaschen werden. Vorräte werden in diesem Raume nicht verstaut, doch muß früher wenigstens ein gewisser Vorrat von (Hart-) Brot in der Pantry gehalten worden sein, denn von panis, das Brot, hat sie ihren Namen, der also eigentlich Brotkammer bedeutet; das Mittelglied zwischen panis und pantry ist das französische paneterie.

**Panzer,** der. Die gewaltigen Panzerschiffe die jetzt den Ocean durchfurchen haben ihren Namen vom Unterleib. Panzer ist ein Lehnwort aus dem Lateinischen. Da heißt pantex der Leib, gewöhnlich in der Mehrzahl und poetisch gebraucht als pantices, die Eingeweide. Daraus ward italienisch pancia, spanisch panza, provençalisch pansa, französisch panse; mittelniederdeutsch panse, pantze, pantse, der Pansen, Wanst, Bauch, Magen, Kuhmagen, Magen der Wiederkäuer. Von Menschen wird es jetzt nur noch in sehr freier Rede gebraucht und in stehenden derben Redensarten: „Ich trete Dir vor, in den Pans!“ „Sük de Pans full fräten.“ Doch spricht das Volk auch ganz harmlos: „Mit ledige (leeren) Pansen is god dansen“, wo der Gebildete sagen würde: „plenus venter non studet libenter.“ — Den Teil der Rüstung der den Unterleib deckte nannten die Italiener panciera, spanisch pancere, altfranzösisch panchire, mittelniederdeutsch (Kil.) pans-yser oder panssier. Es war eine schuppenförmige Stahlschürze, die hat sich inzwischen zu halbmeterdicken Stahlplatten ausgewachsen. — Die Panzerung eines Schiffes besteht aus einzelnen Panzerplatten die je nach dem Material, dem Erfinder, dem Ort der Verfertigung ihre Namen führen; so spricht man von Stahlpanzerplatten, Compoundpanzerplatten, Nickelstahlplatten, Harweyisierten Platten, Tressiderplatten u. s. w.

**Pardun,** das. Die Parduns sind stehendes Gut und stützen die Stengen nach der Seite und nach hinten zu und verleihen ihnen festen Halt. Die Endung un, oen geschrieben, kommt im Niederländischen, woher das Wort — es lautet daselbst perdoen — stammen wird, häufig vor; katoen, blazoen, latoen, plantsoen, festoen, galjoen, menizoen, vermiljoen. Die Stammsilbe par dürfte

von bar, par = tragen kommen, denn das Pardun ist ein tragendes, haltendes, festhaltendss Etwas. Es müßte, wenn diese Ableitung richtig ist, eigentlich Parun heißen; aber so gut man, wie in Kiel geschieht, der bequemeren Aussprache wegen anstatt Karl Kardel sagen kann, so gut kann sich auch hier das d eingeschlichen haben, zumal bar, par die Neigung hat, sich mit d weiterzubilden, wie Geberde und Hellebarde, Helleparte beweisen.

**Part,** die. Das Wort kommt von pars, der Teil, und wird schon im Mittelhochdeutschen für Teil, Anteil, Abteilung gebraucht. Demgemäß wird es noch heute häufig gehört: Halbpart, Partei, Partie Waren, eine „gute Partie", eine Landpartie; seemännisch als Anteil an einem Bodmereigeschäft, Schiffspart, und dann sehr häufig im Gebrauch für „Teil eines Taues," und dann auch wohl die Parte. So heißt jeder einzelne Teil des Läufers eines Takels der von einer Scheibe bis zur anderen geht, so daß ein Takel doppelt so viele Parten hat als Scheiben. — Ein einfaches Tau, das überhaupt durch keine Scheibe geschoren ist, das man also im Binnenlande einfach als Strick bezeichnen würde, nennt der Seemann eine enkelte Part, einzelne Part. Wird aber dasselbe zusammengebogen, so daß dessen beide Enden neben einander liegen, so heißt die so gebildete Bucht eine doppelte Part.

**Passat,** der, ist der nördlich und südlich vom Äquator regelmäßig aus Nordost bezw. Südost und annähernd stets in der gleichen Stärke wehende, dem Seemann hochwillkommene Wind. Das unter Passer erwähnte spanische paso heißt nicht nur Schritt, Gang, Art zu schreiten, in welcher Bedeutung es schon allein zur Erklärung von Passat genügen würde, sondern auch „Strich der Vögel". Wie nun die Vögel auf ihrem Zuge nach oder vom Süden stets den gleichen Strich inne halten, so streicht auch der Passat stets auf demselben Strich, aus bekannten physischen Ursachen. Englisch heißt der Passat tradewind; trade heißt ursprünglich Weg, Lauf, Pfad; Passat wäre also ein Wegwind, der stets denselben Weg weht. Es liegt auf der Hand, daß in diesem allgemeinen Sinne auch die Monsune Passate sind; doch haben die ihren eigenen arabisch-persischen Namen behalten.

**Passer,** der, ist das was uns jetzt unter dem Namen Zirkel geläufiger ist. Ursprünglich hieß unser Kompaß in den romanischen Sprachen compasso und bedeutete weiter nichts als Zirkel = Meßinstrument; die jetzige Bedeutung als Instrument zum Messen

der Himmelsrichtung ist später hinzugekommen. Im Spanischen hat paso neben vielen anderen Bedeutungen auch die von Takt, Versmaß, überhaupt von Maß und von Werkzeug zum Messen. Fuß, Spanne, Hand (palma), Elbogen, Klafter sind Maße vom menschlichen Leibe genommen; ein solches Maß ist auch der Schritt, sogar jetzt im Zeitalter des Meters noch sehr gangbar. Vom Schritt zum Messen und vom Messen zum Meßwerkzeug war jedesmal nur ein Schritt. — Insbesondere wurde der Passer zum Absetzen auf der Seekarte gebraucht, die man darum auch Paßkarte nannte.

**Pegel,** der. Maß zum Messen des Wasserstandes bei Meeren, Seen, Flüssen. Es bedeutet im Mittelalter ganz besonders ein Maß zum Messen von Getränken, wobei die messende Skala an der inneren Wand des Trinkgefäßes angebracht war. Das von einigen Gelehrten Ende des 18. Jahrhunderts herausgegebene „Bremer Wörterbuch" bemerkt hierzu: „Vor Zeiten bedeutete Pegel ein gewisses Maß flüssiger Sachen. Nächstdem nannte man hier auch also einen inwendigen Ring einer Kanne, der zum Abmessen des Trunkes bei den Gelagen diente. Unter den Meisterstücken der hiesigen Zinngießer ist noch jetzt eine Kanne mit Pegeln gebräuchlich. Da eine solche Kanne mit verschiedenen dergleichen Ringen versehen gewesen, so hatte ehedem ein jeder der Saufbrüder grade bis auf einen solchen Ring, ohne abzusetzen, trinken müssen. Hatte er diesen verfehlt, so war er genötigt, zur Strafe auf den folgenden zu trinken. Wobei der ziemlich unhöfliche Zuruf gewöhnlich gewesen: Suup up den Pegel, du Flegel! Daher sagt man auch noch: enen goden Pegel supen, einen guten Trunk verstehen können, ein großer Säufer sein." Daher also stammt der Ausdruck picheln für Trinken. Man sieht, die Deutschen befleißigten sich von jeher des Trunkes nach allen Regeln der Kunst. Doch tat der Pegel gute Dienste beim Einschenken, indem man, wie bei den Kindersaugflaschen, durch die Striche an der Wand genau den Inhalt des Gefäßes sehen konnte. So konnte jeder wissen, ob er für sein Geld auch sein rechtes Maß bekam. „Sed to, ys dat recht getappet? Is dar doch ein gantz pegel weggeschnappet", beklagte sich im Mittelalter ein Mecklenburger beim Wirt. Ebendaher stammt auch der Vers: „Is it ein mester, moet man en firen, so moet he am ersten sinen pegel utliren." Der alte Kilianus Duffläus erklärt peghel

mit capacitas sive mensura vasis; peghelen mit metiri, mensurare und sagt auch schon öfters peylen anstatt peghelen (s. peilen). Nordfriesich heißt Pegel nicht nur ein Maß an oder in einem Trinkgefäß, es kommt der Ausdruck auch beim Kornmessen vor. Also ist die Bedeutung ganz allgemein die eines Maßes. Die Verwandtschaft mit Beil ist wahrscheinlich. Beil hieß altnordisch biegel, althochdeutsch pigil und heißt in Bayern heute noch Beichel. Man hat sich also die Sache so zu denken, daß ursprünglich die Maße am Rande des (hölzernen) Gefäßes Einschnitte oder Kerben, mit einem Beile gehauen, waren.

**peilen,** etwas abmessen, untersuchen, beobachten, messen, feststellen, bestimmen. Die Sonne peilen, sie mit einem Peil- oder Azimutal-Kompaß beobachten, in welcher Himmelsgegend sie steht. Den Grund peilen, die Tiefe desselben mit dem Senkblei, welches daher das Peillot genannt wird, untersuchen; das Land peilen oder die Lage desselben mit dem Peilkompaß bestimmen, wie weit vom Schiffe und nach welchem Kompaßstriche es liegt. Die Pumpe peilen oder mit dem Peilholz untersuchen, wie hoch das Wasser in der Pumpe steht. Peilen ist zusammengezogen aus pegelen, indem das g der größeren Bequemlichkeit wegen ausfiel und aus den beiden dann zusammengetroffenen e der Diphthong ei wurde. Pegelen aber kommt von Pegel (s. d.). Was heute Peilkompaß heißt, nannte der Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“ 1673 noch durchgängig Pegel-Compaß. „Tho Pegelinge averst der Landen, Torens, Huken und Baken, imgeliken der Sünnen up und underganck, is nichts bequemeres, den ein recht Pegel-Kompaß, wil se averst mennigen tho dür sin (dar doch offt Schip, Man und Gut angelegen is) so werender ock weinig by der See gefunden, de se gebrucken offt bei sik föhren, behelpen sick, in Platz von dessen, mit ein Kompaß mit ein Pin, dar man sik ok thor Noth wohl mit behelpen kan, wen man wet dat de Drat unter de Rose Süden und Norden gelecht is. Dat seckerste holde ick awerst vor best.“

**Penterhaken,** der. Früher gab es einen Penterbalken, ein Pentertakel und einen Penterhaken, sie bildeten zusammen gleichsam eine Reservevorrichtung die beim Ankerlichten in Tätigkeit trat. Bei der neuzeitigen großen Umwälzung die das ganze Ankergeschirr erlebt hat, ist als letzte Erinnerung daran nur der Penterhaken geblieben, und auch ihn führt das amtliche Handwörter-

buch für technische Ausdrücke in der Kaiserlichen Marine schon nicht mehr unter den zahlreichen anderen Haken auf. Er faßt beim Ankerlichten in den Ring des Ankers. Das niederdeutsche Wort pennen heißt: in einander stecken, in einander fügen, verbinden, schließen, riegeln, vergl. das englische to pin = einstecken, anstecken, heften, anheften, befestigen, festmachen. Das Zeitwort pennen kommt von Pinne, einem Ding zum Ein-, Auf-, Feststecken, Festhalten, Festmachen, Verschließen, Verbinden; mittellateinisch pinna, der Nagel. — Vergl. übrigens „Porteurleine" am Schluß. Der Penterhaken und die Porteurleine gehören so nahe zusammen, daß die Annahme beinahe unabweislich ist, daß Penter eine volkstümliche Form von Porteur, oder Porteur eine gelehrte Form von Penter ist.

**Peter, blauer,** eine blaue Flagge als Abfahrtssignal eines Schiffes. Durch Hissen desselben gibt der Kapitän zu erkennen, daß er die Absicht hat, in See zu gehen und daß also, wer an Bord gehört, sich einzufinden habe. Die Bezeichnung stammt aus dem Englischen, wo sie scherzweise aufkam als Umbildung von blue repeater, einer blauen Kontre-Signal-Flagge.

**Pferde,** heißen die Taue unterhalb der Rahen, auf denen die Matrosen beim Segelsetzen oder -Bergen stehen. Sie haben mit dem Lehnwort aus dem Lateinischen Pferd = Roß nichts zu tun. Vielmehr kommt das Wort davon, daß die Matrosen auf diese Taue mit ihren Füßen **treten.** Treten hieß angelsächsisch paddan, peddan, eigentlich wandeln, laufen, spazieren gehen, also in dem Sinne, in dem wir von einem Pflastertreten sprechen. Niederdeutsch pedden. Es kommt aber auch die Form perren und perden vor. In Hinterpommern nennt man „in Menschenkot treten" „in't Fossise perre." Das was einer perd kann er leicht ein Perd nennen und das Neuhochdeutsche hat im Mißverstand ein Pferd daraus gemacht.

**Pflicht,** die. Doornkaat: „Auf kleinen Schiffen und namentlich solchen, deren Raum offen ist und die kein eigentliches Deck oder Vordeck haben, ein abgezimmerter mit einem Deck oder Verdeck versehener kleiner Raum im Hinter- und Vorderteil von Fluß- und Wattschiffen oder Tjalken, welcher im Hinterteil die Stelle einer Kajüte auf großen Schiffen vertritt und als solche achterpflicht heißt, während die förpflicht oder der bedeckte und abgezimmerte Raum im Vorderteil solcher Schiffe auch forunder

genannt wird (s. Farunner). Es ist die Form Pflicht eine der schlimmsten hochdeutscheu Verdunkelungen der Seemannssprache. Das Wort heißt nicht Pflicht, sondern Plicht. Niederdeutsch plicht; niederländisch plecht, plicht; auf Wangerooge pliucht; schwedisch und dänisch pligt; norwegisch plitt; offenbar verwandt mit dem englischen plight = Decke, da die Plicht doch bedeckt ist und ein Deck darstellt. Das „Bremer Wörterbuch" sagt: Pligt = ein kleiner Raum vorn und hinten auf einem Schiffe. Es war aber ursprünglich wohl die Bedeutung auf den vorderen Raum beschränkt. Das geht einesteils aus der Übersetzung Kilians hervor, der plecht van 't schip mit prora wiedergibt, andernteils auch aus der Bezeichnung **Plichtanker.** Der heißt so, weil er auf der Plicht seinen Platz hat, um stets bei der Hand zu sein. Den Anker braucht man aber in der Regel vorn; so war die forplicht jedenfalls die eigentliche Plicht. Das wird auch durch den noch gangbaren Ausdruck **Bootspflicht** bestätigt, denn so heißt der erhöhte, mit einem Gräting gedeckte Teil vorn, am Bug eines Bootes. Noch deutlicher wird dies durch die Zusammensetzung **„Lausepflicht"**. Damit ist der Raum vorn am Gallion bezeichnet; da wo der Mann seine Notdurft verrichtet, macht er auch seine Toilette, da kämmt er sich, und daß der derbe Seemann die Plicht, auf der sich die Leute zu kämmen pflegen, Lauseplicht nennt, wer wird sich darüber verwundern?

**Pforte**, die, eine verschließbare Öffnung in der Bordwand. Es gab oder gibt Ladepforten, Ballastpforten, Ruderpforten, Piekpforten, Jagdpforten (ganz vorne für die Jagdstücke, die beim Jagen eines fliehenden Feindes in Tätigkeit treten), Luftpforten, Lichtpforten, Stückpforten. Die letzteren sind auf den Kriegsschiffen von besonderer Bedeutung, und darum versteht man, wenn schlechthin Pforte gesagt wird, stets eine Geschützpforte darunter. Das lateinische porta heißt bekanntlich Tür, Tor, es liegt ihm aber ein griechisches Zeitwort zu Grunde, das durchgehen, passieren bedeutet. Insofern ist die Bezeichnung Pforte doch nicht unglücklich gewählt, wenn auch durch diese keine Menschen gehen.

**Piek,** die. Wo immer dieses Wort in der Seemannssprache vorkommt, da hat es irgend etwas mit „Spitze, Äußerstes" zu tun. Die Achterpiek, Hinterpiek ist der äußerste, hinterste, unterste, spitz zulaufende Teil des Schiffes; heißt meist kurzweg die Piek,

während der entsprechende vorderste Teil, wenn er überhaupt Piek genannt wird, mit Vorderpiek näher bezeichnet werden muß. Aber nicht nur das Äußerste nach hinten oder vorn, sondern auch nach oben heißt Piek; diese Bedeutung ist sogar die ursprünglichere. So heißt z. B. sogar das Tau mit dem die Gaffel des Besans so getoppt wird, daß ihre Nock sich in die Höhe streckt, ebenfalls Piekfall. Die Rahen auf Piek setzen ist ein anderer Ausdruck für kaien, nämlich sie so auf und nieder setzen, daß sie weniger Raum einnehmen. Die Riemen pieken heißt „Riemen hoch" nehmen, sie mit der Spitze, dem Blatt, welches zwar nicht spitz aber doch das Äußerste am Riemen ist, in die Höhe halten. — Piek ist dasselbe Wort wie pique im französischen Kartenspiel und bedeutet Pike, Lanze, Speer, Spitze, Bergspitze, Zinne, Gipfel; spanisch und portugiesisch pica, italienisch picca, was mit picco, spanisch und portugiesisch pico, französisch pic, angelsächsisch pic englisch peak zusammengehört, alles mehr oder weniger Spitze bedeutend. — Das Piekfall hieß früher Dirk, Gaffeldirk, jetzt heißt Dirk nicht mehr das Tau zum Auftoppen der Besansgaffel, sondern das zum Auftoppen des Besansbaums.

**Pier,** die, ist der englische, auch bei uns oft gebrauchte Ausdruck für das was wir gewöhnlich Moole nennen, also für einen Steindamm, für eine steinerne Mauer, in See hinausgebaut, zum Schutze der Hafeneinfahrt oder zum Anlegen und Festmachen für Schiffe. Das Wort kommt vom französischen pierre = Stein. Doch ist der Begriff des Steinernen ziemlich in den Hintergrund getreten, denn man kann jedes beliebige hölzerne Bollwerk wohl auch eine Pier nennen hören. Wagenaer 1588 hat die Form Piere: „By westen Sanson leydt Gyon ende heeft een Piere oft afstekent hooft daer d'inwoonders haer visschers barken onder legghen." Er hielt es damals also doch für nötig Piere zu übersetzen und zu erklären, weil es für einen Niederländer auch in jener überaus fremdwortfreundlichen und -reichen Zeit ein erklärungsbedürftiges Fremdwort war.

**Pijacket, Peajacket, Pijacke.** Der kurze Überzieher der Mannschaften, die bei der Kaiserlichen Marine dienen, den sie, auch wenn sie ausgedient haben, mit anderen (Civil-)Knöpfen besetzt gerne noch weiter tragen. Die letztangeführte Form (Pijacke) ist die einfachste und richtigste zugleich; hat auch den Vorzug die deutscheste zu sein. Schon Ende des 14. Jahrhunderts

kommt im Spanischen un jaque de seda vor, eine seidene Jacke. Neuspanisch jaco, italienisch giaco, französisch jaque, niederländisch jasje, zoort van seemannsjas. Ums Jahr 1358 soll, nach Ducange, zu Beauvais ein Häuptling gewesen sein mit Namen Jaque, der, wenn er zum Kampfe auszog, einen kurzen Oberrock getragen habe; daher das zweite Wort in der Zusammensetzung. Das erste, Pi, bedeutet ebenfalls Jacke. Die fremde unverstandene Bezeichnung Jacke genügte dem deutschen Küstenbewohner nicht für das bald heimisch gewordene Kleidungsstück, (die Häuptlinge auf den Siegeln des 14. und 15. Jahrhunderts tragen bis auf die Knie gehende Röcke) darum verbanden sie sie mit dem altgewohnten Worte für Rock py, pye, welches heute noch in Ostfriesland pe, peje, pei, pi heißt und einen kurzen Unterrock von rauhem, grobem Tuch bezeichnet; in Bremen pye, pey, pige, pikke, pike, eine Jacke, ein warmes Unterkleid von Flanell; in Holland pij, pije, in Nordfriesland pie, pei, Rock. Aus dem Griechischen durch das Gothische zu uns gekommen, indem baite, Hirtenrock, Bauernkleid aus Ziegenfell, zu paida wurde; angelsächsisch peda, Untergewand; mittelhochdeutsch pfeit, Hemd, hemdähnliches Kleidungsstück; niederdeutsch pede, nach Schwund des d kontrahiert zu pee, pe mit einem leichten Anklang an das auf dem Wege ins Niederdeutsche zurückgedrängte i, woraus dann leicht das einfache pi werden konnte. Pijacke ist demnach ein Jackenrock, oder vielmehr eine Rockjacke. In Groningen heißt es piejekker, aber auch molvanger, monkie (auch bei uns manchmal zu hören) schort, twiefelder, twiefeloar und, mehr deutlich als fein, vreischieter. — Zu bemerken ist, daß die Handelsmatrosen das Kleidungsstück nicht etwa von der Kriegsmarine überkommen haben. Umgekehrt; und in Holland ist es sogar so eingebürgert, daß der Dichter Vondel es nennen kann: „Een dracht, die sterven zal, wanneer de schipvaert sterft." — Ziemlich spät erst ist im Deutschen Jacke mit Pi verbunden worden. In den gerichtlichen Inventarien, die in Wismar während der Jahre 1438 bis 1547 aufgenommen worden sind, kommt für Rock das Wort pyge ohne Verbindung mit Jacke vor. Dafür ist es aber eine andere Verbindung eingegangen und heißt szepyge, also Seerock, Seewamms; vielleicht das was man heute Lootsenjacke oder Seelenwärmer nennt; irgend etwas Warmes, Gefüttertes, denn der Schreiber der jenes Inventar aufnahm hat es mit „rot foder-

hemmede“ verdeutlicht, rotes, gefüttertes Hemd. — Pijacket ist n., Pijacke f.

**Pinass(e),** die, auch (fälschlich) Pinnass(e) geschrieben, eins der großen Beiboote, jetzt fast nur noch dampfend, daher meistens Dampfpinasse oder -**Pinass** gesagt wird, mit dem Ton auf Dampf und Weglassung des auslautenden e. Offenbar zuerst ein aus dem Holze der Fichte, pinus gebautes Boot. Der Name ist im romanischen Sprachgebiet entstanden und weiter gebildet: ital. pinaccia, spanisch pinaza, französisch (um 1700 als Seemannswort allgemein im Gebrauch) pinasse. Das e ist stumm, also tut der Seemann recht, es unausgesprochen zu lassen, es würde in seinem Munde recht geziert lauten. — Im spanisch-englischen Kriege unter Königin Elisabeth waren Pinassen als wirkliche seegehende, seeschlachtfähige Kriegsschiffe im Gebrauch. Als im Jahre 1596 die Königin es für ratsam hielt, „den Spanischen ihr angethanes Hertzleid selbst in ihrem tiefsten Eingeweide fühlen zu lassen“, sandte sie eine Flotte aus, die bei Cadix eine ruhmreiche Affäre hatte. Davon berichtet der Verfasser der „Durchläuchtigsten Seehelden“ I 405: „Der Pinas des Ritters Robbert Southwel, der zu Kühn war, das Schiff Philippus anzugreiffen, ward mit demselben verbrandt, das Volck aber davon gerettet.“ Als im Jahre 1625 die Spanier den Holländern Bahia wieder abzunehmen sich rüsteten, waren bei der aussegelnden Flotte einunddreißig Gallionen, eine Caravell, drei Tartanen und vier Pinassen. Wenn diese auch die kleinsten der Kriegsschiffe waren, so waren sie doch immerhin groß genug, Bahia mit belagern zu helfen.

**Pinke,** die. Pink, Pinke, Pinkschiff sind Namen für gar verschiedenartige Fahrzeuge im Mittelländischen Meere und in der Nordsee. So verschieden sie auch gebaut und getakelt sind, eins hatten sie ursprünglich alle mit einander gemein, daß sie scharf und spitz gebaut waren. Daher ist Verwandtschaft mit dem unter Piek angegebenen Pik anzunehmen, von dem Pink eine nasalierte Form ist. Schon Kilian kannte sie und als peynk kommt sie bereits in der Hamburger Chronik vor: „Reynke wert myt noch eynem van den kapteins van der peynke angetastet, de gewalt auer alle boyers and euers hadde.“ Und in den Monum. Liv. kommt die Stelle vor „den bogert . . . tho senden in de see den freygebuter myt der pinke tho soeken.“ Es muß also im Mittelalter eine Pinke ein starkes und schnelles Schiff gewesen sein.

Man gebraucht sie in Holland zum Heringsfang, Wagenaer, „Spiegel der Zeevaerdt“, 1588: „Leyt mede op dese stroomen de bequame vermaerde Zeestede Enckhuyzen (sie war Wagenaers Heimat), al waer soo veel Harincx voor de Stadt (in de Zuyder Zee) op sekeren tyt des Jaers ghevanghen wert, alsser op een telte met de Buysen, Boots ende Pincken de Maze ingebracht ende verhandelt wert.“

**Pinne,** die. Der hölzerne Griff mit dem das Ruder gehalten und bewegt wird, die Ruderpinne. Das niederdeutsche penne, pinne, pin heißt Nagel, Zweck, Zapfen, ein vorn zugespitztes oder abgestumpftes Stück Holz zum Festhalten, Befestigen, Verschließen. Die Zusammenstellung mit penna, Feder, Floßfeder ist allzu gekünstelt. Weit natürlicher läßt sich das Wort, wie Pinaß, von pinus, die Fichte, ableiten, da eine Pinne offenbar ursprünglich von Fichtenholz war.

**Pirat,** der, der Seeräuber. Das Wort stammt aus dem Griechischen peirates, von peiraein = versuchen, unternehmen, sein Glück in Abenteuern suchen, auf Raub ausgehen, das Meer auf Raub befahren. Lateinisch pirata, italienisch pirate und pirato, französisch pirate. Dazu das Fremdwort **Piraterie,** der Seeraub, die Seeräuberei. Göthe: „Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“

**Pirogue,** die, ist ein Fahrzeug das in der Südsee und in Indien gebraucht wird, woher auch der Name stammt, der französisch pirogue, spanisch piragua lautet. Es hat verschiedene Veränderungen erfahren, aber das Eigentümliche aller Piroguen ist, daß sie Einbäume sind, aus einem Stamm gefertigt. Demgemäß können sie nur klein und rank sein und haben daher einen Auslieger (outrigger).

**Planke,** die. Bord, Diele, Bohle, Brett und Planke sind begrifflich nicht ganz leicht auseinander zu halten. Die beiden letzteren z. B. sind vielfach gleichbedeutend, so daß man oft für Brett Planke und für Planke Brett sagen kann. Doch neigt der Sprachgebrauch dahin, daß man ein dickes, starkes, langes, großes Brett Planke nennt, was schon daraus erhellt, daß Planke keine Verkleinerungsform kennt, während man häufig von einem Brettchen spricht. Eine Packkiste ist aus Brettern, eine Zigarrenkiste aus Brettchen zusammengenagelt, nicht aus Planken, aber das Deck eines Schiffes besteht nicht aus Brettern, sondern aus

Planken. Im Allgemeinen wird man sagen können, daß, wohl wegen der Verwendung des Wortes beim Schiffbau und im Schiffsleben, Planke im Nieder-, Brett im Hochdeutschen bevorzugt wird. Planke stammt aber aus dem Romanischen, es ist mit dem piemontesischen pianca, Steg; provençalisch planca, plancha; französisch planche, Brett; lateinisch planca = Brett, Bohle aus einer Wurzel plak entstanden, von der Doornkaat es unentschieden läßt, ob sie etwas flaches, plattes oder etwas gespaltenes bedeutet. Schon in einer mittelniederdeutschen Urkunde aus Göttingen vom Jahre 1348 finden wir das Wort, aber mit anlautendem b anstatt p, (was nicht zu verwundern ist, da auch heute noch selbst in Niederdeutschland das p von Planke ziemlich weich ausgesprochen wird). „We lovet, dat we neynerleyghe buv mer scholen buwen darsulves von steynwerke eder von bomwerke, dar ienecherleyghe eyrkenere utgan van blanken eder van graven."

**Plate,** die, eine breite, flache, platte Sandbank von größerer Ausdehnung. Das Wort Plate ist niederdeutsche Form für Platte, irgend ein breites flaches Etwas von Stein, Holz, Eisen etc. etc. Vom griechischen plate, und dieses von einer Wurzel prath sich ausbreiten. In Ostfriesland nennen sie eine Plate eine Sandbank die bei Flut überschwemmt wird, bei Ebbe trocken fällt. Es gibt aber auch Platen in der Weser, in der Ostsee etc. etc. Was letztere betrifft, so lesen wir in Manson, See-Buch, Lübeck 1735 bei Gelegenheit einer Segelanweisung nach Wismar: „Als einem aber der Wind nicht fugen wolte, dieses Tonnen-Tieff einzusiegeln, muß er aussen um den Hannibal auf 6 oder ja 5 Fadem loden, und nach den Küsterhöft zu lauffen, und segeln die Mittel-Tieff. West-Südwest von der Tonnen ein klein Stück seynd zwo runde Sandbänken, die heissen Platen, die läßt man am Stührbord. Hannibal lieget Nordwest zum Norden eine kleine halbe Meil von der Kirchen die auf Poel stehet."

**Plattfusswache**, s. Wache.

**Plattformdeck,** s. Deck.

**Platting**, die, ist ein aus Kabel- oder Schiemannsgarn geflochtener Zopf, der nach der Zahl seiner Garne schmäler oder breiter ist und auch nach dieser Zahl genannt wird, Dreigarnplatting, Fünfgarnplatting etc. etc. Die Zahl der Garne ist stets ungrade. Wie sehr sie auch untereinander verschieden sind, so haben sie doch alle das gemein, daß sie, eben weil sie nicht ge-

dreht, sondern geflochten sind, ein **plattes** Geflecht darstellen. Man stellt wohl auch sehr schöne runde und vierkante Plattings her; die werden eben mit demselben Rechte, wiewohl sie eigentlich keine Plattings sind, so genannt mit dem man eine Fensterscheibe, wiewohl sie jetzt keine Scheibe mehr sondern ein Viereck ist, doch noch Scheibe nennt, und mit dem sie niederdeutsch Raute heißt, obgleich sie die rautenförmige Gestalt längst verloren hat. — Die Platting dient zur Bekleidung der Taue an Stellen wo sie besonderen Schutzes bedürfen.

**Pockholz,** das, ein sehr hartes Holz aus dem man Blockscheiben, Kegelkugeln u. s. w. drechselt. Der Name hat eine eigentümliche Geschichte. Der Westindische Baum von dem das Holz kommt, eine Gattung der Zygophyllen, heißt guajacum officinale L. und wird Guajak-, Franzosen-, Pock- oder Heiligenholz genannt. Die Erklärung ist bereits bei Kilian zu finden. Er bemerkt zu pock-hout: „ebenus, hebenus, hebenum, guiacum: lignum expugnandae lui venereae accomodatissimum, lignum Indum, vulgo gaiatum“ und spaensche pocken übersetzt er mit „morbus Gallicus, scabies Hispanica, Neapolitana, lues Venerea: siphylis: serpigo Indica.“ Von den „spanischen Pocken“ stammt der Name des Holzes, von der lues venerea, zu deren Heilung heute noch ein Decoct von diesem lignum vitae angewandt wird.

**Polacker,** der, ist ein Mittelmeerschiff, dessen eigentümliches Kennzeichen Pfahlmasten sind, d. h. Masten die aus einem Stück bestehen und keine Stenge haben. Wo diese Art Masten auch bei uns vorkommt, da nennt man die Takelage eines solchen Fahrzeuges Polackertakelage. Das Wort kommt vom lateinischen palus, der Pfahl; italienisch und spanisch polacra, französisch und englisch polacre; im Deutschen, Niederländischen, Dänischen und Schwedischen konnte sich das Wort um so eher einbürgern und die Form Polacker annehmen als hier das Wort Polack für Pole gangbar war.

**Poller,** der. Die Poller sind starke Balken, die allein oder zu zweien an Deck oder am Lande angebracht sind zum Belegen von Trossen beim Festmachen oder Verholen. Neuerdings sind teilweise eiserne Gestelle daraus geworden, die mit einem Balken wenig Ähnlichkeit mehr haben, aber doch auch noch den Namen Poller tragen, der Balken bedeutet. Polder hat schon Kilian richtig mit trabs übersetzt, und Polder muß das Wort eigentlich

auch geschrieben werden, wiewohl es der Bequemlichkeit wegen meist Poller ausgesprochen wird, wie so viele ähnliche niederdeutsche Wörter. Es kommt mit dem französischen poutre, altfranzösisch pouldre = Balken, von dem mittellateinischen poledrus.

**Poop**, die, ausgesprochen Pup mit langem u, ist „the highest and aftermost part of a ship's deck, or a partial deck extending close aft, above the complete deck of a vessel". Wir hätten dieses Wort nicht nötig, denn man könnte stets mit unserem gut deutschen Kampanje auskommen, indessen da es nun einmal öfters gehört wird, so sei hier bemerkt, daß es die englische Form für das lateinische puppis, Hinterteil des Schiffes ist, im Gegensatz zu prora, dem Vorderteil; doch wurden poetisch beide Wörter auch zur Bezeichnung des ganzen Schiffes gebraucht, während das Sprichwort „mihi prora et puppis est" besagte: das ist mir die Hauptsache, mein Ein und mein Alles, mein Hauptplan etc. etc.

**Popoffka**, die, ist ein Küstenverteidigungspanzerschiff von kreisförmiger Gestalt. Seitdem die alte übliche Schiffsform verlassen ist, tauchen immer neue Gestaltungen auf. Nach einem Gedanken des englischen Ingenieurs Elders hat der russische Admiral Popoff Kreisfahrzeuge mit zwölf Kielen ausgedacht, die nach ihm Popaffkas heißen. Sie können nur geringe Fahrt machen und eignen sich schon deshalb nur zur Küstenverteidigung.

**Ponton**, das, ist eigentlich das, was man in Ostfriesland eine Pünte nennt, ein großer, flacher, länglich viereckiger Kahn, der meist als Fährboot über Flüsse verwendet wird. Es dient also anstatt einer Brücke, daher mag es kommen, daß sich die Behauptung, ponton stamme von pons = Brücke ab, so hartnäckig erhält. Allerdings kommt von pons die Bezeichnung für Deck in den romanischen Sprachen pont, aber ponton wird doch wohl vom lateinischen ponto kommen, und das soll ein gallisches Wort sein, den Römern als Bezeichnung eines gallischen Lastschiffes bekannt geworden, eines Transportschiffes, wie sie denn auch eine Schiffsbrücke, eine Fähre, nicht pons, sondern ponto nannten, Genetiv pontonis. Es ist also pont = Deck von unserem Ponton zu trennen. Dieses hat sich in neuerer Zeit ein einflußreiches Gebiet erobert. Nicht nur, daß die Armee aus Pontons Schiffbrücken schlägt, auch die Marine verwendet Pontons auf ihren Werften, wo sie als Verschluß der Docks und Kammerschleusen

— zugleich allerdings auch der Brücken — dienen. Sie haben zur Zeit wenig mehr von gallischen Transportschiffen an sich, haben überhaupt oft kaum mehr Schiffsgestalt, aber das bringt der veränderte Zweck ihres Daseins mit sich.

**Porteurleine,** die, ist die Leine, die den Anker unter dem Krahnbalken festhält. Breusing nennt Pertürleine „das Tau, welches den Anker, ehe man ihn fallen läßt, unter dem Krahnbalken festhält oder trägt“ und sagt, daß er „offenbar von dem französischen porteur abzuleiten ist.“ Diese Ableitung liegt allerdings nahe genug. Man könnte ohne Weiteres an portere, portare denken, wenn nicht nur das Deutsche, Holländische, Dänische und Schwedische, sondern auch das Englische, Französische, Italienische, Spanische und Portugisische eine Porteurleine hätten. Aber die romanischen Sprachen, die es doch zuerst haben müßten, wenn es von portare käme, haben dieses Wort nicht. Und doch steckt portare sicher darin. Darum denke ich an einen Umweg, nämlich zunächst an das französische port-bossoir, an das unter dem Krahnbalken sitzende, demselben Halt und Stütze verleihende Knie. Mit diesem port hält die genannte Leine nächste Nachbarschaft, und nach solcher Nachbarschaft sind zahlreiche seemännische Ausdrücke gebildet, vergl. Klaue und Nock. So mag das Wort zunächst Porterleine geheißen haben, und Porteurleine würde dann wissenschaftliche Umbildung im Gedanken an Porteur sein, vorgenommen bei der Übernahme ins Hochdeutsche. Die Form Perturlin ist niederdeutsch. — Es kommt allerdings auch die Form Penturleine vor, so daß — vergl. Penterhaken — „Porteur“ vielleicht nur eine etymologische Veränderung von „Penter“ ist. Es wäre freilich auch denkbar, daß das „Penter“ in Penterhaken von dem „Porteur“ in Porteurleine käme.

**Prahm,** der, war ehedem ein Schiff so gut oder schlecht man es in alten Tagen hatte. Jetzt ist er heruntergekommen und wird nur noch als Kohlenprahm, Wasserprahm, Proviantprahm Munitionsprahm gebraucht um diese Dinge längsseits eines Schiffes zu bringen und zur Übernahme für dasselbe bereit zu halten. Das geringste und unscheinbarste aller Boote, kaum mehr den Namen eines Bootes verdienend, ist der Scheuerprahm, ein Seelenverkäufer, der zum Reinigen der Außenbordwand benutzt wird und nicht nur das Aschenbrödel, sondern auch gleichsam die komische Person unter den Schiffsbooten spielt, aber ebenfalls

die Gestalt eines Prahms hat, breit, flach, mit einem Rand versehen. Daß der Prahm bessere Zeiten sah, erfahren wir aus dem Gudrunliede:

Hagen war indessen gegangen auf einen Prahm,
Noch eh' sich ihm geöffnet der wohlverschloss'ne Kram,
Da schwebten Watens Anker schon hoch ob der Welle,
So schied man von dem König der Frauen holde Schar in jäher Schnelle.

Legerlotz bemerkt dazu: Prahm, breites Frachtschiff, noch jetzt in Niederdeutschland gebräuchlich, dänisch pram = Fähre und Rand, altnordisch pramr, eine Art von Schiffen, mittelhochdeutsch pram, breites Flußschiff. Nach Kluge entstammt das Wort dem Slavischen, wo es ein zur indogermanischen Wurzel par gehöriges Wort pramu gibt; die Bedeutung ist die von „übersetzen“, wie sie auch mit fahren zusammenhängt. Der Übergang aus dem Slavischen ins Nordische muß sehr früh, ja kann nur zu der Zeit geschen sein, da die Slaven nicht nur Wagrien (Ostholstein) bewohnten, sondern auch die ganze Ostsee mit ihren Prähmen beherrschten und die nordischen Küsten so oft mit ihren Raubzügen heimsuchten, daß ihr Name nur mit Furcht und Schrecken genannt wurde, also um die Mitte des zwölften Jahrhunderts. Um diese Zeit trat der berühmte geistliche Seeheld, Bischof Absalon von Roeskilde, auf, ermunterte König Waldemar den Großen — Absalon war der Größere — und sein Volk, sich zum Widerstand zu ermannen, das Joch abzuschütteln und den Wenden mit ihren eigenen Waffen zu begegnen. Er wurde so der Schöpfer einer dänischen Marine. Und wie man einst in Rom nach dem Muster eines gestrandeten punischen Schiffes eine Flotte baute, so hat auch Absalon sich die Schiffe seiner Feinde zum Muster genommen. Wie sie aussahen, wissen wir nicht genau, aber jedenfalls waren sie zum Segeln und auch zum Rudern eingerichtet. Denn als einmal die Kälte zu einem so hohen Grade gestiegen war, daß die Mannschaft, die Proviant zu den Schiffen bringen sollte, sich der Wagen nicht bedienen konnte, weil die Räder festfroren und man daher alles auf Pferde packen und diese mit großer Beschwerlichkeit zu Fuße nach dem Hafen, wo die Flotte lag, treiben mußte, beklagte Absalon die Männer und sprach ihnen sein Bedauern aus, daß sie für das Vaterland so viel Mühsal leiden müßten. Sie aber antworteten,

sie trügen mit Lust ein Mühsal, welches sie dem Geschicke, als Sklaven auf den Ruderbänken der Seeräuber zu sitzen, vorzögen (vergl. Saxo Grammaticus).

**Praktika**, die, heißt die Verkehrserlaubniß für ein Schiff. Ist ein solches in einen Hafen eingelaufen, so erscheinen der Hafenkapitän und der Hafenarzt, um festzustellen, ob gesundheitliche Bedenken gegen den Verkehr seiner Besatzung und seiner Passagiere mit dem Lande bestehen. Ist das der Fall, so muß das Schiff Quarantäne halten, ist es nicht der Fall, so erhält es die Praktika; eigentlich die Erlaubnis zu „praktizieren," französisch pratiquer, italienisch pratticare, mittellateinisch practicare, vom griechischen prattein, tun, machen, handeln, ausüben (die Kunst des Arztes, des Anwaltes). Die üble Nebenbedeutung, namentlich in der Mehrzahl „Praktiken," ist schon früh dem Worte angehängt worden. Im Französischen heißt pratique überhaupt traite, communication, commerce.

**preien**, heißt ein anderes Schiff anrufen um mit ihm wichtige Mitteilungen auszutauschen, was, wenn eins von den zweien oder auch alle beide lange Seetörns hinter sich haben, von großer Bedeutung sein kann. Das Anrufen geschieht mit den Worten: „Schiff ahoi!" und oft mit Zuhilfenahme eines Sprachrohres. Die Preidistanz ist das, was man hochdeutsch Rufweite nennt. — Das Wort wird in Ostfriesland auch am Lande gebraucht für jemanden anreden, auf ihn einreden, ihn bereden, ihm zusprechen. Niederländisch preijen, schwedisch preja, dänisch praje. Es hieß altenglisch schon breien und ist das jetzige englische pray beten, bitten, anrufen, ersuchen, einladen, auffordern; altfranzösisch preier, „und dieses wohl aus lat. precari von prex, precis (Bitte)". Doornkaat. Nach Ehrentraut, Fries. Archiv II, 69 heißt preien auf Wangeroog jemanden anrufen auch in dem Sinne „jemanden wecken." — Fritz Reuter, „Ut mine Stromtid" I. 288, führt in einem klassischen Seemannsvergleich das Wort in der Form praien an. Die ganze Stelle ist echt seemännisch. „Knapp was hei (Fritz) denn nu mit Lovise ne lütte Tid tausamen west, dunn smet hei den Frugenshaß mitsammt de ganze Erinnerung an Marie Möllers Waschschöttel un Spiskamer äwer Burd un verlöd tau den Ballast von Romanenideen schippslastenwis „die junge aufkeimende Liebe zu Louisen" — as hei sine nige Ladung för siek sülwst deklarierte — un as hei des' nu unner sine Hartens-Luken

wegstaut hadd und all de Belämmerungen, dei em von sine Jugend wegen noch anhaken künnen, intreckt hadd, un hei nu mit sick sülwst, sine Leiw un sin Schipp klor was, segelte hei los. In de Irst krüzte un lawirte hei herümmer, un sin leiw Tanten stunn om't Äuwer un wüßt nich, wohen hei stüren ded', äwer dat wohrte nicht lang', dann würd sin Kurs strammer, un as hei irst up de hohe See von „seinen Gefühlen" was, un de Topsegel uphiste, dunn sach sei denn mit Schrecken, wohen hei dat Stüer richt't hadd, un dat ehr leiw Swestersähn nich beter as en räuklosen Seeröwer, Pirat un Korsor was, dei up 'ne schändliche Wis' Jagd up de lütte, smucke Brigg maken ded', worin sei all ehre mütterlichen Hoffnungen einschippt hadd. —

Sei praiete em en por Mal an, woso? un woans? äwer de Pirat let sick nich stüren, sei schot en por Mal in ehre Hartens-Angst mit Notsignalen noch ehren Paster 'räwer" . . .

**Presenning**, die, wasserdichte Decke aus (geteertem) Segeltuch, durch Umstellung oft auch in der Form Persenning vorkommend; doch hieß es 1702 bei Aubin schon Preesening. Man gebraucht es zum Zudecken von Luken, zum Bedecken von Proviant in offenen Booten, zum Schutze an Deck stehender Kanonen, überhaupt dazu, etwas vor Nässe zu schützen. Es kommt von préceinte, einem veralteten französischen Worte, das Umhüllung bedeutet und mit dem lateinischen Zeitwort praecingo, ich umgürte, umgebe, zusammenhängt.

**Priel**, der, eine Wasserrinne im Watt, die auch zur Zeit der Ebbe voll Wasser bleibt, ein schmales Rinnsal, eine Wasserlache, oft recht tief und, weil der Boden Schlick ist, für Jäger oder Fischer die hineingeraten sehr gefährlich, da man sich schwer ohne fremde Hilfe wieder herausarbeiten kann. Es ist das neuhochdeutsche Wort Briel, Brühl, althochdeutsch brogil, broil = Sumpf. — Wenn die Rinne breit und tief genug ist für die Schifffahrt, so heißt sie Balje.

**Prikke,** die, hat den Zweck einer Bake, ist aber einfacher als diese, indem sie nur ein zur Bezeichnung des Fahrwassers oder einer Untiefe ins Wasser oder vielmehr in den Grund gesteckte Stange ist, etwa mit einem Strohwisch oder Reisigbesen an der Spitze. Es gibt ein weitverbreitetes niederdeutsches und niederländisches Zeitwort prikken, das sowohl stechen als stecken bedeutet; davon das Iterativum prikkeln. Da diese Stangen in

die Erde gesteckt werden, so ist die Erklärung ohne Weiteres gegeben.

**Prise,** die. Wenn ein Kriegsschiff oder ein Kaper ein feindliches Handelsschiff wegnimmt, so ist dieses eine Prise, von prendre, nehmen. Es fragt sich nur, ob es unter Beobachtung des bestehenden Seerechtes geschehen ist. Das muß unter Umständen durch ein Schiedsgericht festgestellt werden. Erklärt dieses, daß das Schiff rechtmäßig genommen ist, so erklärt es damit dasselbe für eine „gute Prise“ d. h. für eine rechtmäßige.

**Propeller,** der, gehört eigentlich der Sprache des deutschen Seemanns nicht an, aber man iiest das englische Wort zuweilen in Büchern. Es kommt von propello, vorwärtstreiben. Und zwar bezeichnet es nicht das was einen Raddampfer, sondern das was einen Schraubendampfer vorwärts treibt, man sagt also anstatt Propeller viel besser, deutlicher, kürzer: Schraube.

**pullen.** Dieses Zeitwort wird wohl öfters einmal anstatt rudern gebraucht; doch, wie es scheint, nur von solchen, die dadurch ihre Bekanntschaft mit dem Englischen dartun wollen, also bewußt als Fremdwort. Der niederdeutsche Seemann sagt rojen, und in der Kaiserlichen Marine heißt es amtlich rudern; pullen muß also um so mehr als unberechtigter Eindringling angesehen werden, als rudern im Englischen selbst viel besser und deutlicher mit row bezeichnet wird, pull aber zunächst ganz allgemein „ziehen“ heißt. Da nun beim Rudern ja allerdings am Riemen „gezogen“ wird, so bedeutet es unter Umständen auch rudern, es wäre aber kein Schade, wenn das Wort wieder verschwände.

**Pumpe,** die, die bekannte mechanische Vorrichtung zum Heben von Wasser. Die modernen Kriegsschiffe haben ein so kompliziertes Pumpensystem, daß ein ordentliches Studium dazu gehört, alle die verschiedenartigen Pumpen kennen zu lernen, und daß ein eigener **Pumpenmeister** kommandiert werden muß, der die Pumpen bedient und der womöglich schon während des Baues sich mit ihrer Anlage bekannt gemacht hat. Pumpe ist dasselbe Wort wie Bombe und hieß auch vor zweihundert Jahren im Oberdeutschen noch Bombe. Es ist ein Schallwort (bum!) und bedeutet zunächst ein Geräusch, einen Lärm; daher provençalisch bomba, Prahlerei, Gepränge, spanisch pompa, französisch pompe, neuhochdeutsch Pomp, bombastisch, Pump- (Pomp-) Hose. Lateinisch bombus = Gesumse, Geräusch von einem surrenden,

summenden Geschoß; italienisch ribombare widerhallen. Die Pumpe hat also den Namen von dem Geräusch, das sie macht, kann aber zunächst auch vom Zeitwort bombare, trinken, schlürfen, saugen abgeleitet sein, denn die Pumpe saugt das Wasser auf; aber auch dieses Zeitwort ist naturlautmalend, so daß die Sache ziemlich auf dasselbe hinauskommt. — **Pumpensod** s. „Bilge" am Ende und „Sodraum".

**purren** wird an Bord für „wecken" gebraucht. Es heißt aber sonst im niederdeutschen Sprachgebiet stechen, stoßen, stacheln, treiben, reizen, kann also nur insofern wecken bedeuten als solches durch Stoßen, Klopfen, Reizen etc. etc. bewirkt wird. — Auch das Hochdeutsche hat ein Zeitwort purren, das heißt aber sausen, brausen, rauschen, brummen. Doch dürften die beiden unter einen Hut zu bringen sein, wenn man beide als lautmalend ansieht (purr! oder auch bloß prrr!) Es liegt auf der Hand, daß bei der Lautmalerei die Begriffe ziemlich weit auseinander gehen können, so daß ein und derselbe Ton sowohl reizen als brummen bedeuten kann. — Diese Erklärung wird unterstützt durch das Zeitwort verpurren: eine Sache verderben, einen Fang verhindern, ein Mißlingen verursachen, etwa durch ein vorzeitiges oder unglückliches purrendes Geräusch.

**Putjer**, der, ist ein Mensch der geringe, niedrige Arbeit tut. Das Wort stammt aus der Seemannssprache und wird in wegwerfendem, geringschätzigem Sinne gebraucht. Es hieß mittelniederdeutsch putker, puteker und bedeutete Schiffsknecht, Kajütenjunge, den niedrigsten Diener an Bord, der mit den **puten** — so hießen die Pützen damals — zu tun hatte, also wusch, scheuerte, rein machte und der jedenfalls auch das nützliche aber wenig ehrenvolle Amt eines Gallionsinspektors versah (die Aborte rein hielt). Davon kommt auch das niederdeutsche Eigenschaftswort pütjerich, pütscherich, kleinlich, beschränkt, gering. — Statt Putjer hört man auch Butjer. Und in dieser Form ist das Wort noch mehr herabgesunken, so daß es jetzt hauptsächlich für Herumsteher, Eckensteher, Bollwerksbruder, Gelegenheitsarbeiter gebraucht wird.

**Püttings**, die, sind Ketten die den Jungfern der Wanten nach unten zu Halt und Festigkeit verleihen. Die Püttings der Unterwanten sind in die Bordwand eingelassen, fahren durch die Rüst und halten da die Jungfern fest. Die Marspüttings über die

der Seemann unter Verachtung des „Soldatenloches“ in den Mars entert, also die Püttings der Stengewanten fahren von deren Jungfern durch den Mars hinunter nach dem Unterwant, auf diesem sitzt eine „Wurst“, und an der Wurst sind sie befestigt. In Pütting liegt irgendwie auch der Begriff von „Wurst“. So sonderbar es klingt, wir müssen dabei auf das englische pudding Bezug nehmen, denn das bedeutet ursprünglich ebenfalls Wurst. Französisch boudin, Wurst, eigentlich etwas Aufgetriebenes oder Geschwollenes; ostfriesisch ist püt eine Düte, ein Beutel, eine Tasche, ein Kropf, ein Fleischwulst, Fettwulst, Ausbauschung, Anschwellung. Die Püttings sind aber Ausbauschungen, sie schwellen nach außen zu, nach dem Rande der Rüst bezw. des Marses an; das würde schon allein genügen, sie mit püt zusammen zu bringen. Da aber die Wurst an der sie befestigt sind, ihren Einfluß geltend gemacht haben wird, so lag ein mit Pudding im Sinne von Wurst verwandtes Wort erst recht nicht allzufern zur Bezeichnung dieser Anschwellung.

**Pütze**, die, heißt an Bord der Eimer. Man hat Holzpützen und Segeltuchpützen (Admirale); Bootspützen, Deckwaschpützen, Teerpützen u. a. m. Im Mittel- und Neuniederdeutschen heißt put der Brunnen, aus dem Lateinischen, von puteus stammend. Daher stammt das niederdeutsche Zeitwort putten, Wasser (aus einem Brunnen) schöpfen. Daher stammt auch das mittelniederdeutsche putse als etwas womit man Wasser aus dem put schöpft. Putse wäre also die richtige Form des Wortes. Woher mit einem Male in die neuhochdeutsche Seemannssprache der Umlaut gekommen ist, ist unerfindlich; man wäre geneigt denselben auf Rechnung des Neuhochdeutschen zu setzen, wenn nicht auch von Wangerooge her püds bezeugt wäre. — Kilian hat schon die kurze Form putse, während der Teuthonista noch puteymer sagt.

---

# Q.

**Quarantäne**, die, die Zeit die ein Schiff ohne Praktika liegen bleiben muß, weil es aus pestverdächtigem Hafen kommt und daher auf seinen Gesundheitszustand hin beobachtet werden

muß. Wie lange solches zu geschehen hat richtet sich nach landesüblichem Gebrauche und den geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Ursprünglich wollte man auf alle Fälle sicher gehen und nahm vierzig Tage an. Daß es gerade so viele waren hatte einen ganz bestimmten Grund. Man dachte an die vierzig Tage der Passion, der Leidenszeit Christi. Die hieß zuerst italienisch quarantana, französisch quarantaine, von quaranta, contrahirt aus quadraginta. Von dem kirchlichen Gebrauch hat die Seemannssprache das Wort übernommen.

**Quarter-Deck**, das, nennt man zuweilen noch — das Wort ist aber im Aussterben begriffen und wird mehr und mehr durch das reindeutsche Achterdeck verdrängt — den Teil des Oberdecks hinter dem Großmast bis zum Kreuzmast. Er darf von den Mannschaften nur dienstlich und in angemessener Haltung betreten werden. Auch zwischen denen, für die das Achterdeck vorbehalten ist, wird noch ein Unterschied gemacht, indem im Hafen oder unter Dampf die Steuerbordseite, unter Segel die Luvseite des Achterdecks noch besonders dem Kommandanten vorbehalten bleibt. Quarterdeck kam uns über England aus dem Süden; italienisch quartiere, spanisch quartel, französisch quartier, das abgeteilte Viertel eines Raumes, in weiterem Sinne ein Raum ohne Rücksicht auf genaues Maß, eine Wohnung, Zimmer, Gemach, Quartier, Unterkunft. Bei Stadtviertel ist bekanntlich ebenso wenig von mathematischer oder arithmetischem Viertel die Rede, wie Schiller an Mathematik dachte, da er von der „größeren Hälfte“ seiner Schuld sprach, oder wie wir, wenn wir vom „Kreise“ Bütow oder Lauenburg reden.

**Quartier,** das, jetzt gewöhnlich „das Quartier der Wache.“ Es gibt Schönwetterzeiten, da der Offizier der Wache mit einiger Sicherheit vorausehen kann, daß während der nächsten Stunden ein Manöver mit der ganzen Wache nicht nötig werden wird. Dann läßt er einen Teil der Wache sich im Zeug an Deck unter ein Sonnensegel zum Schlafen niederlegen, und nur die notwendigsten Leute zum Rudergehen, Postenstehen, Loggen und anderen laufenden Arbeiten bleiben wach. Das ist das Quartier der Wache; es braucht nicht gerade ein Viertel derselben zu sein, es bedeutet überhaupt keine bestimmte Anzahl, sondern nur „Teil“ oder „Abteilung“ oder „abgeteilte Leute“. Der Begriff Quartier darf um so weniger arithmetisch gefaßt werden als er überhaupt

ursprünglich garnichts mit Arithmetik zu tun hatte. Denn früher hieß die ganze Wache Quartier. „Um acht Uhr zog ein neues Quartier auf“, „um zwölf Uhr wurde das alte Quartier abgelöst.“ Es hieß also, da man „vier auf, vier ab“ oder „Wache um Wache“ ging, die Hälfte der ganzen Mannschaft Quartier. Quartier war völlig gleichbedeutend mit Wache. Das erklärt sich sprachlich ganz einfach. Von dem Stamm var, wehren, hüten, wachen, kommt das gothische vards, angelsächsisch ward (vergl. Steward), althochdeutsch wart, mittelhochdeutsch wart = Wart, Wärter, Hüter, Wächter; davon das spanische guardia; durch deutsche Kriegsleute dahin getragen hat wart dasselbe Schicksal gehabt wie wera, das zu guerra wurde; guardia nahm im Französischen die Form garde an, Wächter, und gardes, Wache. Statt gardes kam aber bald quart oder le Quart auf. Das fand als quartier seinen Weg ins Niederländische, und von da kehrte das deutsche Wort in fremder Form als Quartier zu uns, in die niederdeutsche Seemannssprache, zurück. Über Quart hat Aubin (1702) Folgendes, da die niederländischen Formen dabei stehen, gewinnt es für uns an Wert und macht die Sache deutlicher. Quart, Gardes, Le Quart. Niederländisch: Quartier, Wagt. C’est l’espace du tems qu’une partie des gens de l’équipage d’un vaisseau veille pour faire le service tandisque le rest dort. Chaque nation a son quart de différente durée, et même parmi les vaisseaux d’une même nation le quart est inégal: toutefois il est toujours mesuré et déterminé par horloges, chaque horloge étant fixé à une demi-heure. En France dans les vaisseaux du Roi le quart est souvent de huit horloges. Dans les autres vaisseaux il est tantôt de six, tantôt de sept, et quelquefois de huit. A chaque fois qu’on commence et qu’on lève le quart on sonne la cloche pour en avertir l’equipage. On dit, Ce matelot n’a pas fait le quart. Ce Timonier a fait lever le quart un horloge plutôt qu’il ne faloit. En Angleterre le quart est de quatres heures, et en Turquïe de cinq.“ „Quart. Les gens du Quart. Niederländisch: Quartier, Quartiervolk. Le Capitaine, ou Commandant d’un navire doit faire la division de ses Quarts, et en faire écrire la disposition dans un tableau qu’on atache à la porte de sa chambre, ou au mât d’artimon.“ „Le premier Quart, ou Quart de tribord. Niederländisch: Eerste wagt, Nagt-wagt, Hoofdtwagt. C’est celui qui est pris le premier, c’est-à-dire, immédiatement après l’aube, ou à l’entrée

de la nuit. Ce premier quart est aussi apellé Quart de tribord, et est fait par les Oficiers subalternes en pié, ou par les plus anciens d'entre les subalternes." „Le second Quart est pris aussi-tôt que le premier quart est fini, ce qui arive ordinairement â minuit. Celui-ci se fait presque toujours par les Oficiers subalternes qui sont en second, ou par les moins anciens Oficiers d'entre les subalternes; Quart de babord, Niederländisch Hondtwagt, vergl. das deutsche Hundewache. „Quart du jour. Niederländisch de laatste nagt-wagt, Morgen-wagt. C'est celui qui est pris à la fin du second quart, et qui amène le jour, c'est-à-dire que le jour paroît avantque ce quart soit fini." „Prendre le Quart, Niederländisch op de wagt gaan." „Etre de Quart, faire son Quart, de wagt hebben, syn quartier waaken." „Apeller au quart, niederländisch porren, unser purren = wecken." „Au Quart, au Quart. Niederländisch: Quart, Quart, c'est la manière d'apeller ceux dont le tour vient de faire le quart." Dieses Purren geschah auch auf deutschen Schiffen mit dem Rufe: „Quartier, Quartier!" Doch wurde dieses Wort nicht bloß gerufen, sondern in der den deutschen Seeleuten eigenen langgezogenen Weise ausgesungen. Und meist begnügte man sich nicht mit den beiden Worten, sondern sang, wie beim Werfen des großen Lothes, einen ganzen Vers, einen Quartiervers. Diese Verse führen in den Gedankengang jener Seeleute ein und zeigen zugleich, welcher Sprache sie sich bedienten. Daher mögen hier ihrer etliche aus der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts eine Stelle finden.

Quarteer, Quarteer, wilt my verstahn,
Ein ander Quarteer mut waken gahn,
Gott vorlehn uns synen Frede,
Glück und beholden Reiß darmede!

* * *

Hir fahre wy mit Gott vorheven,
Gott will uns unse Sünd vorgeven,
Unse Sünd und Missedaht,
Up Gott steit all unse Thoverlaht.

* * *

Glück und beholden Reiß,
Gottes Genad uns begleit,
Gut Weder vor de Wind,
Gott mack unsen Fiend blind.

* * *

Gott der Herr gewe gut Gesicht,
Achter düster, vör dat Licht,
Einen rumen Wind und gut Vorspoet!
Dat doet uns allthosamen goht.

* * *

Gott wil dit gute Schip bewahren,
Mit all de jenen de dar mit fahren,
Mast, Kehl, Steng, Rohr, Stag und Wand,
Bewahr uns Herr durch dine Hand!

* * *

Gott bewahr dit gode Schip,
Vor einigen Ungelück,
Vor See, vor Sand, vor Führ, vor Strand,
Vor den bösen Höllschen Vyand!

* * *

Gott bewahr uns vor Ungelück,
Vor Rövers, Törcken und er Tück,
He holde uns by synem Wort,
Dat wy ehn prisen hir und dort.

* * *

Gott help uns in ein gude Have,
Na unsen Wunsch und synen Lave,
Mit ein dicht Schip gesunden Mann,
Heruth Quarteer in Gottes Nahm.

* * *

Heruth Quarteer und beydt nicht lang,
Und wilt den Mann tho Rohr verfangen
Laht ehn ock nicht langer stahn,
Dit Quarteer mut schlapen gahn.

* * *

Gott laht den Schipper lange leven,
Wen he uns wert den Brandwin gewen,
Gott geve ehm guds tho aller Stund!
Dat wünsch ick ehm van Harten grund.

* * *

De Stürmann ys van guder Art,
He schrifft he past des Schepes Fahrt,
Mit synen Bage ys he bereit,
Wen ehr de Sünn naed Süden geit.

* * *

Man tho Rohr guder Held!
Wyl gy syn ant Rohr gestellt,
Wacht dat Rohr stüret gewiß,
Unsre Höpening up juw ys.

* * *

Unser Klenod dat Compaß,
Ein wackend Oge und dat Glaß,
Is ein Foht dar men up buwet,
Doch alleen unsen Gott vertruwet.

* * *

Jungmann stet hirup bedacht,
Nehmt de Pump in guder acht,
Brucket dat Loth sparet neen Lien,
Lath de Vorsorge by juw syn.

* * *

Riset up Kock gode Maht!
Muntert juw uth juwen Schlap,
Vor frischet juw Fisch unde Fleisch,
Gott geve uns Glück und beholden Reiß.

* * *

**Quartier geben** ist = Pardon geben. Quartier ist hierbei im Sinne von Unterkunft zur Erhaltung des Lebens genommen, s. Quarter-Deck. Wenn einer einen Gefangenen macht und ihm das Leben schenkt muß er ihm auch für Unterkunft sorgen und zwar schon seines eigenen Vorteils wegen für eine **sichere** Unterkunft. — Den Ausdruck Quartier geben für die eine Seite entspricht auf der anderen „Quartier begehren“ d. h. die Waffen strecken.

**Quast**, der, heißt wegen der Ähnlichkeit der Gestalt in der Seemannssprache der Pinsel. Eigentlich ist — vergl. Badegast — Quast ein Laubbüschel, Zweigbüschel, Reisigbündel. Es kommt als quest häufig und in vielen Verbindungen im Mittelniederdeutschen vor: klederquest, Kleiderquast, die Kleider auszuklopfen; heide-quast, Quast aus Heidekraut, die Töpfe und anderes Küchengerät zu reinigen, wi-quest, Weihwedel; witjen-quest, dicker Pinsel von Schweinsborsten um die Wände zu witjen, zu weißen. Hochdeutsch kennen wir das Wort hauptsächlich als Quaste. — „Mit dem weißen, dem schwarzen Quast malen“ sagt der Seemann, je nachdem der Vorgesetzte bei der Besichtigung des Schiffes gnädig oder ungnädig ist.

---

# R.

**Rabatteisen**, das, s. Kalfaten.

**Rack**, das, heißt die Vorrichtung mittelst deren die Rahe an den Mast befestigt wird. Sie hat im Laufe der Zeit mancherlei technische Veränderungen erfahren, ist auch verschieden bei Unterrahen, verschieden bei Marsrahen, verschieden bei Gaffeln, aber das Gemeinsame ist und bleibt stets dies, daß das Rack, bestehe es nun, wie ursprünglich aus einem Tau auf dem rosenkranzartig runde Holzkugeln, Rackkloten, aufgezogen sind, die das Auf- und Abziehen erleichtern, oder aus Rackketten und Racktaljen, immer dasjenige Etwas ist, das die Rahe an den Mast heranbringt, mit ihm in Berührung bringt und an ihm festhält. Dieser Begriff liegt aber in dem niederdeutschen Zeitwort raken. Dornkaat gibt dafür für das Ostfriesische folgende Bedeutungen an: treffen oder erreichen, eine Bewegung machen wohin oder worauf los, sich bewegen vor, kommen zu, berühren, anrühren, reichen an . . ., wohin kommen, gelangen, geraten, zusammenstoßen. Es ist also klar, daß Rack zu diesem raken gehört. Das seemännische Zeitwort racken aber ist dann wiederum von Rack gebildet: das tun was mit einem Rack getan wird, die Rahe an den Mast befestigen. — Rack heißt niederländisch rak, schwedisch rack, norwegisch, dänisch rakke, altnordisch rakki, isländisch racki. Aus dem Germanischen ist das Wort ins Französische gegangen: raque. — Nur der Englische ging eigene Wege. Hier heißt das Rack parrel, was von apparrel, Zurichtung gekürzt sein soll. Doch klingt das sehr allgemein. Sollte nicht am Ende pearl, niederländisch parrel, in dem Worte stecken, so daß die Rackkloten mit den Perlen eines Rosenkranzes verglichen worden wären? Der Gedankengang lag nahe genug.

**Rahe**, die. „Segelstange.“ Wird auch Raa, Raae, Rah geschrieben. Das aus einem aufgeweichten g entstandene h verlangt sein Recht. Mittelniederdeutsch rhaa; hier ist das h, wenn es auch an verkehrter Stelle steht, doch nicht ganz verloren gegangen; Lübecker Zunftrecht: „Ein lehrknecht, de sine lehrjahre uthgedenet, schal tom provestücke maken ein rhaa, mast vnd roer.“ Das Erste was einem beim Anblick einer Rahe in die

Augen fällt ist daß sie ragt, weit in die Luft hinausragt. Und das Ragende hat bei der Benennung gewiß den Ausschlag gegeben. Gothisch rakjan, ragen. Schon im Althochdeutschen hatte sich die Lautverschiebung vollzogen: raha, Stange; mittelhochdeutsch schon rahe wie heute. Altnordisch râ; Teuthonista: rae, des scheeps balck geheyten en ra dair dat segel of seyle an gevesticht is. Niederländisch ree. Diese letzten drei Formen sind Zusammenziehungen nach Schwund der Gutturale oder des aus ihr entstandenen h und bedeuten ein Zugeständniß an niederdeutsche Einsilbigkeit. Die Schreibart Rahe, als an die Herkunft erinnernd, ist vorzuziehen. Beim Otfried kommt eine Stelle vor: „Zimboron thia racha", was wohl mit dem erwähnten raha verwandt sein dürfte.

**Raketenapparat,** der, ist eine Vorrichtung zur Rettung von Menschen aus Seenot, wie sie die unter dem Protektorat des Kaisers stehende „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" auf den Rettungsstationen an den deutschen Küsten vorrätig hält. Das Erste und Hauptsächliche an der Sache ist, daß eine Rakete, an der eine dünne Leine befestigt ist, über das gefährdete Schiff hinweggeschossen wird, und daß man an Bord dieses Schiffes die Leine erfaßt und festhält. Alles andere ergibt sich dann nach der genauen Handhabungsvorschrift der genannten Gesellschaft von selbst. (Vergl. auch „Hosenboje") Rakete, englisch rocket, (nicht zu verwechseln mit dem Ballschläger racket, der in Deutschland im Mittelalter raket hieß, von rete = Netz eine Diminutivform, also Schlagnetz) italienisch rochetta, Diminutivum vom italinischen rocca, althochdeutsch roccho, rocco = Rocken. Das Wort ist also deutsch und kommt von der Ähnlichkeit einer pulvergefüllten Papierhülse mit einem Spinnrocken.

**rammen.** Durch anrennen in den Grund bohren, zu bohren versuchen. Es gibt ein althochdeutsches Zeitwort ramen, mittelhochdeutsch ramen: aufs Korn nehmen, nach etwas trachten. Da haben wir schon dasselbe Wort. Davon kam zunächst ramme, Balken oder Klotz zum Einstoßen von Pfählen oder Steinen in die Erde; Sturmbock zum Einrennen von Toren und Mauern, Widder. — Der Bock, der Widder gibt die Erklärung, denn der hieß und heißt mundartlich heute noch ram, mittelhochdeutsch ram, althochdeutsch rammo, von einer Wurzel ra, die stoßen bedeutet. — Rammen kann ein Schiff füglich nur wenn es mit

seinem Vorderteil dem anderen in die Seite fährt. Daher muß sein Steven, sein Bug als **Rammsteven**, **Rammbug** gestaltet sein; es ist dann ein Rammschiff.

**Randsomhölzer**, die, sind die Hölzer aus denen der Holzschiffbau das hinterste und auch das vorderste Spant zusammensetzt, so daß also die hinteren mit den Wrangen und dem Heckbalken den Spiegel, die vorderen den Bug angeben. Das Wort stammt aus dem Niederländischen, wo es randsoenhouten heißt. Randsoen besteht aus der beliebten niederländischen Endung oen, sprich un, (vergl. Pardun) und rand. In der Tat bilden diese Hölzer den hintersten bezw. vordersten Rand des Schiffes, daher sei auch im Englischen fashion pieces heißen, d. h. „Façonstücke", Stücke die die Gestalt bestimmen. Die Randsomhölzer sind stärker als die gewöhnlichen Spanten. Bei dem zur Zeit in Kiel im Bau befindlichen Südpolarexpeditionsschiffe werden, wie fachmännische Seite mündlich berichtet, die Randsomhölzer besonders verstärkt um dem Eise desto mehr Widerstand bieten zu können. — Für gewöhnlich wird angenommen, daß es nur hinten Randsomhölzer gibt, doch sagen Männer vom Fach, daß sie auch vorne vorkommen.

**rank** ist ein Schiff, wenn es sich leicht auf die eine oder die andere Seite legt, wenn es zum Krängen neigt. Das Gegenteil davon ist „stabil". Ob ein Schiff rank oder stabil ist, hängt von der Lage seines Metacentrums (s. d.) ab. — Das verwandte hochdeutsche Zeitwort steckt noch in unserem verrenken, „drehen, hin und her ziehen". Daher auch Ranke; für eine Pflanze das Mittel sich festzuhalten, doch so daß sie Spielraum hat sich hin und her zu bewegen durch die Federkraft der spiralförmigen Rankengestalt. Rank ist in der Einzahl als Substantivum nicht gebräuchlich, desto mehr in der Mehrzahl Ränke, eine schnelle Wendung, eine krumme Bewegung, eine List andeutend; im Mittelhochdeutschen war aber die Einzahl rank = schnelle, drehende Bewegung gebräuchlich. Im Niederländischen sagt man wohl von einem Mädchen, sie sei „een rank meisje"; das heißt nicht, wie Weiland meint, ein dünnes, sondern vielmehr ein flinkes, bewegliches Mädchen.

**Rapert**, das, ein jetzt ziemlich veraltetes Wort für Laffette. Eigentlich Rampert, niederländisch rampaard, also Rammpferd. Während die Laffette in den romanischen Sprachen Wagen

(carretta) heißt, hat man sich in den germanischen das Kanonenrohr als auf ein Pferd gebunden vorgestellt. Rammpferd aber gewählt, weil es beim Schießen stößt wie ein ram, ein Widder (s. rammen).

**Rauchsegel**, das. Wenn ein Segelschiff, das auch Dampfkraft hat, diese letztere zeitweilig benützt, so müssen die (natürlich fest gemachten) Segel mit Bezügen versehen werden, damit der Rauch sie nicht schwärze. Ein solcher Bezug ist ein Rauchsegel; Segel weil aus Segeltuch hergestellt, wie man auch von Sonnen- oder Regensegel spricht. Sie wurden früher und werden wohl auch jetzt noch treffender Rauch**bezüge** genannt.

**Raum**, der, ohne nähere Bezeichnung bedeutet auf Handelsschiffen den Raum zur Aufnahme der Ladung, den Laderaum, niederdeutsch rum. Alle anderen Räume, sie mögen noch so bedeutsam sein, müssen besonders bezeichnet und benannt werden, Kajüte, Pflicht, Farunner, nur der Raum, auf den es bei einem solchen Schiffe allerdings hauptsächlich ankommt, heißt **der** Raum. — Vor Zeiten war Raum in gewissen Zusammensetzungen gleichbedeutend mit Deck z. B. Ober-Raum = Oberdeck. Es erzählen die „Durchläuchtigsten Seehelden", Sulzbach 1681 von Andreas Doria: „Es will aber das Krieges Glück nicht allezeit fügen, und ein so tapferer Kriegsmann wird nirgends gefunden, dem es nicht etwa einmal zu wider lauffen sollte. Und warlich so viel herrliche Thaten mochten wol ein oder zwey widerwärtige Fälle überwägen. Doria hatte zu Spesia das teutsche Fußvolck von Madrucci auf viertzig Galeyen eingenommen, und wiewohl ihm nicht unbewust war, daß die Türckische Flotte sich in der See aufhielte, verhoffte er gleichwohl, dieselbige entweder an Gaetta, oder an einem andern benachbarten Orte an das Land zu setzen; weil es aber Nacht worden, und er wegen seines hohen Alters nicht länger oben auf dem **Ober-Raum** bleiben konnte, hat er befohlen, daß man von der Insel Ponza sich abhalten solte, es wurden aber die Galeyen entweder durch den Strom, oder durch Unvorsichtigkeit der Steuerleute, so nahe an dem Ort, da die Türken lagen, getrieben, daß sie ihnen eher auf den Hals kamen, als sie sich zum fechten fertig machen konten. Derohalben Doria Befehl thät, daß man auf das füglichste, als es immer müglich zu weichen, bedacht seyn solte, aber unter denselben ward eine Galeye verloren, wie auch noch andere sechse,

so die gantze Nacht, und den halben folgenden Tag von den Türken verfolget, und benebenst sieben hundert Teutschen, und einem Obersten, genommen wurden."

**raumen** ist die seemännische Form für das neuhochdeutsche Wort räumen, sich von der Stelle bewegen, den Platz verlassen, Raum machen oder geben, Platz machen, niederdeutsch rumen, mittelhochdeutsch rumen, althochdeutsch ruman, angelsächsisch rumjan. Seemännisch bedeutet: „Der Wind raumt", er verändert seine Richtung, aber nicht wie beim Krimpen, in ungünstiger, sondern in günstiger Richtung, so daß man besser Kurs steuern und die Segel aufbrassen d. h. den Wind unter günstigerem Winkel auf die Segel wirken lassen kann. Wenn der Wind so günstig ist, ungefähr backstags weht, so spricht man von raumem Wind und kann raumschots segeln; man spricht auch von **raumer See**, wenn das Schiff freie Bahn hat, wenn ihm genug **Seeraum** zur Verfügung steht.

**rauschen lassen** heißt eine Sache nicht langsam an einem Tau fieren, sondern das Tau loswerfen und so den Gegenstand dem Gesetze seiner Schwere übergeben, daß er diesem Gesetze folgend zu Boden saust. Rauschen heißt nach Kluge brausen, sausen, stürmen, eilig einhereilen, entsprechend dem niederländischen ruischen, englisch to rush = stürzen. Diese letzte Bedeutung erinnert an einen sehr gefährlichen Scherz, der eigentlich kaum ein Scherz genannt werden kann, darin bestehend, daß man einen schlafend oder doch ahnungslos in der Hängematte Liegenden „rauschen" läßt, indem man heimlich die Befestigung der Hängematte am Hängemattshaken löst.

**reddern** die Segel, heißt, sie durch Ordnen der Brassen, Schoten u. s. w. so in den Stand setzen, daß sie zum sofortigen Gebrauch bereit, klar zum Segelsetzen sind. Das niederdeutsche Zeitwort reden, mit dem auch Reede verwandt ist, bedeutet „bereit machen", eigentlich fertig machen zum Reiten, sattelfertig für das Besteigen eines Pferdes, seinen Anzug ordnen. In vielen Konjugationsformen von reden stellt sich ein doppeltes d ein. Von einer solchen geminierten Form ist reddern ein Faktitivum, besonders als solches gebildet ohne Rücksicht auf den eigentlichen schon an sich faktitiven Sinn des Zeitwortes.

**Ree!** ist auf Segelschiffen der Handelsmarine dasselbe Kommando, das auf Kriegsschiffen: „Klar zum Wenden!" lautet, be-

deutet also den Befehl, daß jeder sich auf seinem Posten bereit zu halten habe zu den stets wichtigen Manövern des Wendens. Das erste Kommando zum wirklichen Beginn desselben heißt jetzt „Luv zum Wenden!" Früher hieß es: „Ruder (-Pinne) in Lee!" Es ist behauptet worden, Ree wäre eine sehr starke Zusammenziehung dieses Kommandos, („Ruder in Lee", „Rulee", Ree") aber das stimmt schon dem Sinne nach nicht, da Ree dem „Ruder in Lee" zeitlich und begrifflich vorangeht. Ree ist allerdings eine Kontraktion, aber von rede und daß dieses nichts anderes als „bereit," „fertig," „klar zum Manöver" heißt, weiß jeder, der den Ursprung von Reede kennt.

**Reede**, die, ist ein Ankerplatz für Schiffe im Gegensatz zu Hafen. Ein niederdeutsches Wort, das als Rhede und Rede Ende des 17. Jahrhunderts ins Hochdeutsche drang. Wie sich aus dem Folgenden ergeben wird, ist für die Schreibweise Rhede gar kein Grund vorhanden. Man könnte ruhig Rede schreiben, da das e ohnehin lang gesprochen werden muß, und nur um es von Rede = Sprache zu unterscheiden, empfiehlt es sich, die Schreibweise Reede zu bevorzugen. Das Wort lautet französich rade, spanisch, portugiesisch und italienisch rada, ist aber deutschen Ursprungs. Wir müssen auf das Gothische zurückgehen. Da heißt garaiths angeordnet, garaidjan bereit machen, zubereiten, mittelhochdeutsch gereiten fertig machen. Und zwar liegt dem Worte ursprünglich der Begriff des Reitens zu Grunde; „bereit" ist aber der, der fertig ist aufs Pferd zu steigen, wie der fertig (fährtig) ist, der bereit ist, auf den Wagen, auf dem er fahren will, zu steigen. Althochdeutsch reiten, reiden = bereit machen. Mittelniederdeutsch rede = fertig. Nach einer Urkunde im Archiv zu Bremen entschuldigt sich Enno Edzardisna, hovetling in der Greet, (Häuptling zu Greetsiel) bei Bremen, daß er den Verbundbrief noch nicht geschickt habe, „wente de inseghel des mene landes een dele nycht al rede synt." Die älteste deutsche Form für Rede ist reyde, reide, rede; diese drei kommen bereits 1400 im „Seebuch" vor. Gewöhnlich aber reyde in den meisten niederdeutschen Urkunden. Dem entsprechend spricht ein kaiserliches Reskript vom 2. März 1634 von Bremischem „Convoy-, Tonnen-, Baken-, Hafen-, Reyder-, Consumtions- und Schreibgeld." Dieses Reydergeld nennt der aus Mitteldeutschland stammende oldenburgische Chronist Hamelmann 1598 Reutergeld. „Aber

dessen ungeachtet haben die von Bremen im Jahr 85 wieder solchen vertrag angefangen Reuter- und Tonnengeldt und dergleichen von den Schiffen zu nehmen" . . . Allmählich aber ist der Diphthong ei geschwunden und hat dem einfachen e Platz gemacht. Derselbe Vorgang hat sich mit dem niederdeutschen Eigenschaftsworte reide abgespielt; es wird zunächst rede und dann des Öfteren durch Schwund des d, wie slee von slede, kurz ree, wie ja auf Handelsschiffen der Befehl: „Klar zum Manöver" einfach ree! heißt. Von diesem rede = bereit hat Reede den Namen. In einem alten Stralsunder Vocabularium heißt es: „reyde het de stede vor de hauene, dar man en schip reydet, rede makt to segelende." Das ist ungefähr, aber doch nicht ganz richtig. Nicht darum heißt der Ankerplatz Reede, weil das Schiff da rede gemacht wird, sondern weil es bereits rede ist, wenn es diesen Platz aufsucht; weil es nicht eher auf Rede geht, als bis es rede ist. Erst wenn es im Hafen völlig aufgetakelt, bemannt, geladen, ausgerüstet ist, kann es hinaus auf die Reede, bereit Anker auf zu gehen sobald der Befehl dazu ergeht und der Wind dazu günstig ist. Die meisten Reeden würden sich gar nicht zum Ausrüsten und Laden eines Schiffes eignen. — In der Marine-Rundschau 1892 ist der Versuch gemacht, Reede auf umgekehrtem Wege zu erklären, so daß Reede — englisch road — als Weg zum Reiten, zum Fahren für Schiffe das ursprünglichere wäre und das Eigenschaftswort rede eben davon käme, daß das Schiff, das auf der Reede liegt, rede ist. Das bedeutet aber einen großen Umweg, den man um so mehr sparen kann, als die Sache auch so zuletzt doch auf dasselbe, nämlich auf den aus „reiten" entstandenen Begriff „bereit" hinauskommt. — Das Wort hat reiche Beziehungen im Romanischen. Außer dem erwähnten rada finden wir im Italienischen arredo, spanisch arreo, portugiesisch arreio, altfranzösisch arroi = Zurüstung, Putz, Geräte; italienisch arredare zurüsten, corredo, altfranzösich conroi, Ausrüstung. Alles vom gothischen raidjan. Dazu auch französisch agrès Takelwerk, agréer auftakeln; altfranzösisch agrei überhaupt Ausrüstung, Vorrat; wofür der Teuthonista schyp gereyscap hat; mittelniederdeutsch bei Kilian gereide. So sehr lag in dem Worte der Begriff Bereitschaft, daß man ein Testament selgerede, Bereitschaft der Seele zum Sterben nannte. — „Auf die Reede gehen" heißt auf der Reede zu Anker gehen. Deshalb sagt 1588

Wagenaer anstatt ankern „Reede machen.“ „Daer leyt een banck buyten Iutlandt von Dodenbarch een myl inde Zee ghenaemt Reefhoren, streckende west ten zuyden wel acht mylen lanck, is tot sommighe plaetsen niet dieper dan dry vadem, daermen tot sommighe plaetsen door zeylen ende rede maken mach voor eenen noordtwesten ende norden wind.

**Reederei**, die, heißt eine Firma, die ihr gehörige Schiffe fahren läßt, wozu gehört, daß sie dieselben vorher ausrüsten, bemannen und laden läßt, also rede macht (s. Reede). Der Inhaber einer Reederei heißt **Reeder**, niederländisch reeder, altnordisch, isländisch reidari, norwegisch reidar, schwedisch redare, dänisch reder. Eigentlich heißt Reeder weiter nichts als Bereiter, Anfertiger, Zu- oder Ausrüster z. B. linnen-reder, Leineweber. Wenn aber bloß Reeder gesagt wird, so ist ein Schiffsreeder gemeint.

**Reep**, das, ist nicht nur das Tauwerk im Dienste der Seemannschaft, in Niederdeutschland heißt von Alters her jedes Seil, jeder Strick, jeder Strang Reep: das Reep der Glocken, das Reep des Henkers, sogar die Meßschnur heißt als Seil zum Messen in einer Skra die Lübeck etwa 1290 nach Lübischem Recht an den Hof der Deutschen in Nowgorod verfügt hat, repe: „So we one begrepen wert mit eime valschen repe oder mit einer valschen elen unde darmede met“ .... Doch muß es schon dem Teuthonista vor mehr denn 400 Jahren geläufig gewesen sein, bei Reep hauptsächlich an den seemännischen Gebrauch zu denken, denn nachdem er zuerst ganz allgemein gesagt hat, es sei ein „seyl of towe“, fügt er hinzu: „repe of seyl tot den segel of seyle op den schyp dyenende“, „repe of seyl in den schyp der men in den wyntstorm gebruict“, „repe dar men dat segel in den schyp mede op trect.“ Gothisch heißt es raip, althochdeutsch reif. Dieses letztere wird aber für zwei Begriffe gebraucht, für Seil und für Ring. Das muß daher kommen, daß ein „aufgeschossenes“ Seil wie ein Ring daliegt, zumal wenn anstatt des Hanftaues eine wilde Waldrebe gebraucht wird, wie es das ursprüngliche war. Wer gesehen hat, wie noch jetzt in einfachen ländlichen Verhältnissen an Stelle eines Strickes eine Waldrebe gebraucht wird, der kann sich leicht vorstellen, daß ein Reep im Grunde nichts anderes ist als eine Rebe. Das gothische Wort skaudaraip pflegt man wohl mit Schuhriemen zu übersetzen, es war aber ursprünglich nicht etwa ein Lederriemen, sondern einfach ein Stück Rebe.

Wenn die altdeutschen Damen, wie aus dem Worte wida, Haarband, hervorgeht, zum Aufbinden ihrer langen blonden Haare eine wida, Weide, benützten, ähnlich wie heutzutage die Besenbinder die Birkenreiser zusammenbinden, so werden die Männer sich auch wohl mit einer Rebe als Schuhband begnügt haben. Im Laufe der Zeiten ist aber die Herkunft des Wortes Reep von Rebe als dem bindenden Material so aus dem Bewußtsein der Leute entschwunden, daß man in Ostfriesland sogar ein aus Stroh gedrehtes Seil ein Strohreep nennt. — Mit Reep ist auch Rippe verwandt mit der gemeinschaftlichen Bedeutung Umschlingung. Man hat versucht, Reep davon abzuleiten, daß der Reepschläger den Hanf „rupft" beim Rückwärtsgehen; das dürfte kaum angängig sein,

**Reffen, reefen.** Die Segel kleiner machen, sei es daß der Wind an Stärke zunimmt, sei es daß man aus irgend einem Grunde kleinere Fahrt machen, mit geringerer Geschwindigkeit segeln will. Richtiger reefen. Es ist ganz unerfindlich, wie das ff in das Wort gekommen sein mag. Es muß irgend ein Unkundiger an raffen gedacht haben, weil das Segel beim Reffen von der Rahe aus mit der Hand gerafft wird. Der Seemann spricht aber reefen, niemals reffen. Und er tut recht, denn reffen kommt von **Reef** und dieses von Reep. Hören wir Roeding's allgemeines Wörterbuch der Marine über das Technische: „Man bindet nämlich durch dünne Linien, (Leine, Band, Bändsel, Reffbändsel,) die Reefbanden genannt werden, und in einem quer über das Segel genähetem Streif Segeltuchs befestigt sind, und auf beiden Seiten des Segels herabhängen . . . . . einen Teil desselben um die Raa fest, so daß der übrige nicht eingebundene Teil allein dem Winde ausgesetzt bleibt." So viele „quer über das Segel genähete" Streifen einander parallel in gewissen Abständen vorhanden sind, so viele Reefen können „eingesteckt" werden. Nun ist Reep zu vergleichen und zu beachten daß Reep früher nicht nur ein Tau, sondern auch einen Leinwandstreifen bedeutete, (ähnlich wie unser Riemen für Lederstreifen von dem griechischen rhyma, Seil, kommt). Diese Leinwandstreifen, zur Verstärkung des Segels da aufgenäht wo die Reffbändsel zu sitzen kommen, sind eigentlich die Reefe; reefen aber ist das davon abgeleitete Zeitwort. So erklärt sich auch das Kommando: „Das erste, zweite, dritte, vierte Reef in die Marssegel!" natürlich

von oben gerechnet. — Um aber denen, die an raffen gedacht haben, alle Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, so ist nicht ausgeschlossen, daß raffen im Sinne von umfassen und halten eines Stammes mit Reep, Rebe und Rippe ist, entstammt der Wurzel die im Sanskrit rabh heißt und fassen, umfassen bedeutet. — Beim Ankern wird nicht gereeft, da werden die Segel aufgegeit (s. d.) Da wo Karl Simrock von Oegir (Aegir) handelt und über das Schiff „Ellida" aus der Frithjofsage von Tegner eine Stelle anführt, die im Original „refvade seglet sig sjelf" lautet, hätte er Gelegenheit gehabt, diesen, der ja nicht Seemann sondern Bischof war, zu verbessern. Er hat sie sich aber entgehen lassen, so daß wir bei ihm in Uebersetzung lesen:

Tags darauf stand Wiking am Meer, und sieh, wie ein Seeaar, Wenn er die Beute verfolgt, in die Bucht einlief ihm ein Drachschiff. Niemand sah man darauf, ja es stand selbst keiner am Steuer; Dennoch fand's den geschlängelten Weg durch Klippen und Scheeren, Gleich als bewohnt es ein Geist, und als es dem Strande sich nahte, **Reffte** das Segel sich selbst, unberührt von menschlichen Händen Senkte der Anker sich nieder und biß mit dem Zahne den Seegrund. Stumm stand Wiking und sahs: da sangen die spielenden Wogen: „Oegir gedenkt, den du bargest, der Schuld und schenkt Dir den Drachen."

**Regatta**, die. Das Wort ist jetzt für jedes zur **See** stattfindende Wettfahren in Gebrauch: Segelregatta = Wettsegeln; Bootsregatta = Bootswettsegeln; Ruderregatta = Bootswettrudern. Das Wort stammt aus Venedig und ist lange Zeit nur dorten für die Wettfahrten der Gondeln angewandt worden.

**Regelchronometer**, der. Wie Regelkompaß der maßgebende Kompaß ist, so ist Regelchronometer derjenige, nach dem man sich von Schiffs wegen ein für allemal richtet, der Hauptchronometer. Zum Vergleich und zur größeren Sicherheit gibt es auf größeren, nach den Anforderungen der Neuzeit ausgerüsteten Schiffen mehrere Chronometer, aber einer dient als Regel und Richtschnur.

**Regelkompass**, der, ist der Kompaß, nachdem sich der Kommandant, der Navigationsoffizier, der wachhabende Offizier richten, er muß daher in der Nähe der Stelle angebracht sein, von der aus diese drei ihre Befehle ergehen lassen, nahe der Kommandobrücke und dazu möglichst hoch, schon um den

magnetischen Einflüssen der Umgebung nach Möglichkeit entrückt zu sein. Da mit dem Regelkompaß auch gepeilt wird, so muß er schon darum einen freien, übersichtlichen Stand haben. Ist dieser in der Nähe der Kommandobrücke nicht möglich, so muß ein eigener **Peilkompass** an passender Stelle angebracht werden. Einen besonderen **Steuerkompass**, den die Leute am Ruder bequem sehen können, gibt es ohnehin.

**Regensegel,** s. Rauchsegel.

**Registerbrief,** der, die amtliche Bescheinigung der heimischen maßgebenden Behörde, die ein Schiff mit sich führt über seine Nationalität, seine rechtliche Zugehörigkeit zu einer bestimmten Nation; sein Ausweis andern Staaten gegenüber, daß es den Schutz seiner Flagge seitens seines Heimatsstaates genießt; das darüber ausgestellte Certifikat, der Brief, muß eine Beschreibung des Schiffes enthalten, den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigentümers, des Kapitäns etc. und eine Angabe darüber, daß es in die heimischen Register eingetragen ist.

**Reibholz,** das, ist nicht mit der Bezeichnung Reibholz = Streichholz zu verwechseln, sondern bedeutet das Holz, das zwischen einem an einer Kaimauer liegenden Schiffe und der Kaimauer selbst sich befindet und verhütet, daß das Schiff sich an den Steinen der Mauer reibt, also ein Mittel gegen das Schamfilen. Wird die Vorsichtsmaßregel von Bord aus getroffen, so bedient man sich eines Fenders; von Land aus, so nennt man das dazu verwendete Holz Reibholz, doch können natürlich auch Bord und Land zusammenwirken.

**Reichskommissar,** der, für das Seemannswesen, ist der Beamte des Reichs, der, ein früherer Seeoffizier, angestellt ist um bei Seegerichtsverhandlungen mit Recht zu sprechen und dabei sein seemännisches Verständniß zur richtigen Beurteilung eines See-Unglücksfalles im besonderen in die Wagschale fallen zu lassen.

**Reil,** das, ist das zuweilen noch gehörte, schlecht ausgesprochene Wort für Oberbramsegel: royal. Es heißt eigentlich königlich, offenbar weil dieses Segel das höchste, oberste an Bord ist. Es könnte aber auch sein, weil die royal navy es zuerst in Gebrauch gehabt hätte. Doch das müssen die Engländer unter sich ausmachen. Es beschränkt sich der Gebrauch des Namens bei uns auf das Oberbramsegel; die Oberbramstenge und Oberbramrahe ist bei uns überall nicht nach diesem royal benannt.

**„Reise, reise!“** Der Ruf mit dem der Bootsmannsmaat der alten Wache die neue Wache die „verfangen“ soll aufweckt. Wie oft ist dieser Ruf für englisch gehalten worden, wo to rise bekanntlich aufstehen heißt. Und doch wurden in Ostfriesland Leute mit dem Rufe riis! geweckt, lange ehe Britannien daran dachte die Wogen zu beherrschen. Schon im Altfriesischen, das seit fünfhundert Jahren nicht mehr gesprochen wird, hieß es: riys oer ein! Di sinne scynt yn dyn naest!“ Aufstehen, sich erheben hieß eben altfriesisch risan, gotisch urreisan, althochdeutsch risan, mittelhochdeutsch risen, mittelniederdeutsch noch ziemlich spät und zwar, wie die davon abgeleiteten Wörter bezeugen, nahe an reisen anklingend, ebenfalls risen. Daher kommt nämlich ein Reisiger, einer der sich aufmacht, zu Felde zu ziehen. Daher das schweizerische pleonastische Reislaufen, in fremden Kriegsdienst treten. Schon im Althochdeutschen hieß reisa Aufbruch, Kriegszug, und daraus entstand nach und nach unser „Reise“ im Sinne von: „So jemand eine Reise tut,“ dabei gilt es ja und galt es früher noch mehr, sich früh zu erheben, „der Sonne entgegen“ zu gehen. — Sehr deutlich hat die Architektur in ihrem Worte Riese die Bedeutung „sich erheben“ festgehalten. Sie unterscheidet in der Gothik bei einer Fiale, diesem kleinen schlanken Türmchen, den Leib und den Riesen, und dieser ist der Teil der sich verjüngend nach oben strebt. — 1673 hieß niederdeutsch das Steigen, das Höhergehen der Sonne noch risen; „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“: „im gewissesten tho gahn, so mag man diese Pegeling 2. à 3. mahl dohn, und ein jedermahl anschriven, doch mut solckes kort na ein ander geschehen ehr de Sün vel rist.“ — „Wenn gy nu sünd by Norden de Sünn, dat ys wen de Sünn Südwart van juv ys, und upt Högeste ys geresen, so nehmet den Stock (Jakobsstab), und settet ehn an dat buten Kant, nevens juw Ogappel, und schufet dat Krütz so lang, dat gy dat bawenste Ende vant Krütz recht int midden up de Sünn krigen, und dat underste Ende just an de Kimmen offt Horizont des Waters. Wachtet den ein weinich und proberet ydt wedder, und wat de Sünn den höger reist, dat halet dat Krütz na juw, bet gy sehn dat de Sünn nicht mehr riest, so ys ydt wol.“

**Reling**, die. Es ist nicht zu verkennen, daß unsere Kriegsschiffsseeleute heutzutage unter Reling etwas anderes verstehen als was sie eigentlich ist. Denn sie nennen die ganze Bordwand

soweit sie über das Oberdeck hinausragt Reling, während sie eigentlich doch nur ein auf dieser Bordwand aufsitzendes Geländer bedeutet. Es waren auf dieser Bordwand Stützen angebracht, und diese waren mit Riegeln unter einander verbunden, so daß diese Riegel das Geländer bildeten. Riegel heißt niederdeutsch Regel; daher zunächst Regeling und dann nach Schwund des g und Zusammenziehung der beiden e Reling. Roeding (1794) hat eine leicht verständliche Beschreibung: „Regelingen sind lange dünne hölzerne Riegel die von Zeit zu Zeit durch hölzerne Stützen getragen werden, die man Finknetzstützen oder Regelingsstützen nennt. Letztere sind auch manchmal von Eisen und beide zusammengenommen bilden ein Geländer um den Bord des Schiffes, welches die Schanzkleidung trägt. Auf Kriegsschiffen sind die Finknetzstützen gewöhnlich von Eisen und doppelt; statt der Regelingen scheert man gern einen Leier (Leiter) von hinlänglich starkem Tauwerk durch ein Loch an ihrem oberen Ende. Vom Leier bis zum Bord wird nach innen und außen ein Netz von dünner Lien befestigt, welches das Finknetz heißt. Zwischen beide werden im Gefecht und bei gutem Wetter zum Auslüften die Hangematten des Schiffsvolks gestauet, die eine Art von Brustwehr machen, welche zuletzt mit einer Schanzkleidung von gemaltem Segeltuch oder bloßer Presenning bedeckt wird.“

**Remorqueur**, der. Am Rhein hält man es für geschmackvoll, einen Schleppdampfer remorqueur zu nennen und von remorquieren zu sprechen. Französisch rémorquer, italienisch remorchiare, spanisch remolcar, vom lateinischen remulcum = Schlepptau, remulcare, griechisch remulkein, am Seil ziehen, ins Schlepptau nehmen.

**Reveille**, die. Mit Bezug auf dieses Wort sind wir französischer als die Franzosen. Denn die reden nicht von Reveille, sondern sagen battre la diane; holländisch die Diana slaan. Diana heißt die Morgenwache, italienisch diana, der Morgenstern, eigentlich stella diana, von dem verschwundenen Adjektiv diano, von dies, der Tag. Die Göttin der Jagd ist durch Mißverständnis in die seemännische Gesellschaft gekommen. Übrigens hat man sich besonnen und sagt jetzt anstatt Reveille Wecken.

**Revier**, das, ist das Fahrwasser in einem schiffbaren Flusse. Es ist also ganz überflüssig Flussrevier zu sagen. Diese nähere Bestimmung ist zu Revier nur hinzugefügt worden, weil in ver-

schiedenen hochdeutschen Verbindungen, wie z. B. Jagdrevier, Forstrevier, Revierförster, und auch für sich allein stehend das Wort Revier die Beziehungen zu Fluß, die es ursprünglich besaß, verloren hat. Es kommt von rivière, Fluß; dann Gegend am Fluß, also Ufer; dann Gegend am Ufer, und zuletzt einfach Gegend, Bezirk. Mittelhochdeutsch rivier, und so meist auch mittelniederdeutsch, die zweite Silbe mit sehr langem i, fließendes Wasser, Fluß, Strom. Die Formen revier, rivier, rever wechseln mit einander. Es ist zu beachten, daß seemännisch nicht jedes fließende Wasser, sondern nur das schiffbare Revier heißt. In den „durchläuchtigsten Seehelden“ (1681) wird von einer holländischen Gesandtschaft nach England aus dem Jahre 1664 berichtet. Der Gesandte, Herr von Goch, „hatte noch denselbigen Abend geheime Audientz bei dem König, da anfänglich nichts als allerley Freund- und Höfflichkeiten vorgiengen. Aber Se. Majt. fiel zum ersten auf die Sachen der Ost- und West-Indischen Compagnie davon er unter anderen Reden sagte: Es wäre unerträglich, daß die West-Indische Compagnie mit etlichen wenigen Vestungen, und einem Schiffe drey oder viere (drei oder vier Schiffen), ohne fernere Besitzung einiges Landes die gantze Africanische Küste mit derselben Rivieren und Strömen unsicher machen und andern den Handel alle verhindern und incommodiren solte.“

**Riemen**, der, besser Remen, das seemännische Wort für das Werkzeug zur Fortbewegung eines Boots, das im nichtseemännischen Leben **Ruder** genannt wird. Daß Remen zu Riemen gemacht und so in die Lage gebracht wurde, mit einem Lederstreifen verwechselt zu werden, war ein ziemlich kühnes Wagnis, zumal es Leute gemacht haben, die doch wohl kaum ahnen konnten, daß die beiden Wörter am letzten Ende auf eine Wurzel zurückgeführt werden können. Tatsache ist, daß jetzt Remen = Ruder und Riemen = Lederstreifen zwei sehr verschiedene Dinge sind. — Remen ist als seemännisches Wort zuerst, und zwar schon in althochdeutscher Zeit, am Oberrhein gebraucht worden. Von da ist es den Rhein hinabgewandert und hat sich an den Küsten der Nordsee und auch — wie zahlreiche mittelniederdeutsche Urkunden beweisen — an der Ostsee ausgebreitet. An den Oberrhein haben ihr remus die Römer gebracht, vielleicht der römische Admiral Crescentius, dessen Votivstein im Museum in Köln steht, oder einer seinesgleichen, denn

es gab römische Seeleute genug am Rhein. Es fragt sich jedoch, wie die alten Deutschen dazu kamen, das fremde Wort für eine Sache anzunehmen, die ihnen doch unzweifelhaft schon lange vor der Zeit der römischen Herrschaft am Rhein bekannt war. Sie hatten doch gewiß auch in der vorrömischen Zeit einen deutschen Namen für das Fortbewegungsmittel ihrer Einbäume. Da sie nicht so neuerungssüchtig waren wie ihre spätgeborenen Söhne, so muß der uralte Name zu Gunsten des neuen darum aufgegeben oder doch zurückgedrängt worden sein (s. Ruder) weil das neue Werkzeug ein wesentlich verbessertes, brauchbares, handlicheres darstellte als das bis dahin gebrauchte. Es mag also hier gegangen sein wie mit der verbesserten Mahlvorrichtung molina, der zu Liebe die Väter ihr Wort quairn so ziemlich in Vergessenheit geraten ließen und Mühle sagen lernten. Wahrscheinlich hatten die Rheinländer bis dahin mit Pagaien aus freier Hand gerudert, während remus auf dem Dollbord aufliegend gehandhabt wurde. Die Schreibart Remen ist der von Riemen aus geschichtlichen sprachlichen und sachlichen Gründen vorzuziehen. s. auch Ruder und rojen. Französisch rame ist wohl dem italienischen, spanischen, portugiesischen rama, Ast, nachgebildet aber in seiner Bedeutung doch durch remus bestimmt, das der französischen Sprache ursprünglich gewiß nicht fehlte, aber ihr als eine zu ausdruckslose Form, denn es hätte rein lauten müssen, mißfiel. Wangerländisch rium, Ehrentraut II. 62. Nordfriesisch reem. — Auffallend hat sich der Begriff eretmos und der rhyma in dem Worte vereinigt, das die Rheinschiffsleute in der Schweiz gebrauchen: „Zugruder."

**Riff,** das, kommt vom altnordischen rifa, schlitzen, spalten und bedeutet etwas Gespaltenes, zersplittertes, zerklüftetes Felsgebilde. Dann aber auch in weiteren Sinne jede sich ins Meer hinausstreckende, von Wasser bedeckte Bank, auch wenn sie eine Sandbank ist; besonders auch eine sich unter Wasser hinziehende Korallenbank. An sich liegt die Bedeutung „unter Wasser befindlich" nicht in dem Worte, sie wird aber im seemännischen Sprachgebrauche unwillkürlich damit verbunden. — Mittelniederdeutsch rif, ref, reve; „we schipbrokich gudt vindt by dem Strande, de schal dat antwerten der negesten stadt . . . van den upgefischeden gude schall men eme geven, de dat gevunden heft, dat twintigste deel; hale he dat ock ut der see van dem reve, so

behort hem dat drudde deel." Das war Lübisches Recht. Das Rigaer sagt: „So we scipbroken gut vindet oppe dem vorende, de sal daraf hebben den twintegesten deel; de et halet uppe deme reue vppe der ze, de zulen hebben den dridden del."

**Rof**, das, ist ein Aufbau an Deck, der als Unterkunftsraum für die Schiffsmannschaft dient. Das niederdeutsche rof heißt Decke in allen Bedeutungen, die dieses Wort im Hochdeutschen hat. Die Bedeutung ist also der von Plicht ähnlich. — Angelsächsisch hrof, Dach, englisch roof, niederländisch roef, Kajüte. mittelniederdeutsch (Kilian) roef = puppis concameratio. Altnordisch hrof, das Dach, unter dem ein Schiff gebaut wurde, kleine Schiffswerft. Edda: raefr = Dach. Altfriesisch hrof. — Mittelniederdeutsch auch roffe: „Schipper Albert sy achter vth dem roffe inn de kokenn gekahmen," Bremer Urkunde von 1564. — Das Wort ist mit Robe verwandt, denn das ursprünglichste Kleid war nur eine Decke. Wahrscheinlich liegt das Zeitwort rauben zu Grunde, so daß rof etwas Geraubtes, einen Raub bedeutet; sei es daß man auf dem Beutezuge dem Feinde zuerst und hauptsächlich seine Decken, seine Kleider raubte; sei es daß man noch weiter zurückgehen und daran denken muß, daß die ersten und ältesten Decken Tierfelle waren, die der Mensch dem Tier erst rauben mußte um sich damit bedecken zu können.

**rojen** s. rudern.

**Rolle**, die, ist die Verteilung jedes einzelnen Mannes auf seinen Posten beim Exerzieren und Manöverieren. Wie der Theaterdirektor die einzelnen Mitglieder seiner Bühne auf ihre Posten stellt und jedem seine Rolle zuteilt, so teilt an Bord der Erste Offizier die Rollen aus und stellt jeden auf seinen Platz. Je nachdem es sich bei dieser Verteilung um Segel-, Ruder-, Gefechts-, und Feuerlöschübungen handelt gibt es eine Segel-, Ruder-, Gefechts-, Feuer-Rolle. Jedesmal wird, ehe ein solches Manöver beginnt, genau untersucht ob auch jeder da steht, wo er nach der Rolle stehen soll. Diese Rolle ist aber schon lange keine Rolle mehr, sondern ein richtiges Buch, das **Rollenbuch**, von dem jeder Offizier sich genaue Kenntnis verschaffen muß. — Rollen heißt sich um einen Mittelpunkt drehend bewegen. Eine Rolle ist eine walzenförmig zusammengerollte Schrift; ein geschriebenes Verzeichnis, das den Namen Rolle behält, auch wenn

es nicht mehr die Form einer Rolle, sondern die eines Buches hat. Von rota, das Rad, oder vielmehr von rotula, das Rädchen.

**rollen** heißt eigentlich sich wie ein rotula, ein Rädchen, um seine Achse drehen. Daher ist die theoretische Bestimmung, nach welcher rollen = schlingern ist, zwar richtig, aber sie entspricht nicht dem populären Sprachgebrauch unserer Seeleute. Die nennen die Bewegung des Schiffes in der Richtung von Steuerbord nach Backbord und zurück **schlingern**; die Bewegung des Schiffes von achtern nach vorne und umgekehrt, also das Eintauchen des Schiffes mit den Heck oder dem Bug in ein Wellental und das entsprechende Wiederhochkommen **stampfen**; die für nicht ganz seefeste Leute aber sehr unangenehme Verbindung beider Bewegungen mit einander nennt man **rollen.**

**Roring,** der, heißt der Ring an der Spitze des Ankerschaftes durch den der Anker mit der Ankerkette verbunden wird. Das Wort wird auch Rooring und Röring geschrieben, heißt aber neuerdings meistens Schäkel. Diese letztere Bezeichnung ist offenbar in Anbetracht dessen in Aufnahme gekommen, daß man sich sagte, daß ja der Roring eigentlich gar kein Ring ist, sondern wegen der einen offenen von beiden Seiten den Schaft umfassenden Stelle weit eher einem Schäkel ähnlich sieht. Dieser Gedankengang ist richtig, bildet aber keinen Vorwurf gegen die Seeleute früherer Tage, die das Wort Röring gebildet und gebraucht haben. Denn einmal war der Roring damals wirklich ein Ring, und dann hat das Wort mit Ring überhaupt garnichts zu schaffen und hieß im Niederdeutschen die Roring (oder vielmehr, wie gleich zu erwähnen sein wird: Röring). Zu Rödings Zeiten hieß so auch die aus altem Tauwerk hergestellte Bekleidung des Ankerringes, die man vornahm um denselben vor Rost zu schützen und um ihn dicker zu machen, damit das Ankertau sich desto besser um denselben schließen könne. Röding nennt diese Bekleidung Ankerrührung oder Röring, und zwar: **die** Ankerrührung oder **der** Röring. Er hat aber offenbar etwas Nebensächliches für die Hauptsache gehalten. Nicht die Bekleidung war das Wichtige, sondern der Ring selbst, und der treffliche Mann ist wohl auch nur darum auf die Bekleidung verfallen, weil er sich sonst für den Ring das Femininum nicht erklären konnte. Das erklärt sich aber leicht, wenn man von der im Grunde doch — wie Schäkel beweist — nebensächlichen Ringform dieses Stückes

absieht und, anstatt an die Gestalt, an den Zweck desselben denkt. Der Roring hat den Zweck, zu ermöglichen, daß der Anker durch die Ankerkette bewegt, umgestoßen, von der Stelle gerückt werde. Eine solche Bewegung heißt an der deutschen Nordseeküste röring, von dem Zeitwort rören, rühren, bewegen, regen, anfassen, treffen, erreichen. Roring also (richtiger, wie bei Röding, Röring) hat seinen Namen daher, weil damit die Stelle bezeichnet wird, entweder wo Kabel und Anker sich berühren, treffen, sich erreichen; oder, und das will noch einleuchtender erscheinen, davon, daß der Anker mittelst des Rorings bewegt, umgestoßen, von der Stelle gerückt, gerührt wird. Nicht davon, daß der Ring das bewegliche Ding am Anker ist, heißt er „Bewegung", sondern davon, daß durch ihn — abgesehen davon daß er im Übrigen die Gestalt eines Ringes hat — der Anker seine Bewegung erhält. So erklärt sich auch ungezwungen zweierlei. Einmal die Form Röring und sodann das Femininum. Männlich ist das Wort erst bei der Aufnahme ins Hochdeutsche geworden, weil man dabei an Ring dachte, ohne aber zu bedenken, daß dann, wenn Ring zur Geltung gebracht werden sollte, auch Rorring hätte geschrieben werden müssen, dann hätte man es wenigstens mit Berührungsring übersetzen können, die zweite Silbe im Worte heißt aber nicht -ring, sondern -ing und ist weiter nichts als die niederdeutsche Form der Endung -ung. — Da aber unter dem Einfluß der ringförmigen Gestalt sich die männliche Form „der Röring" einmal festgesetzt hat und schwer durch die weibliche Form „die Röring" wieder zu verdrängen gewesen wäre, so ist es eigentlich für das sprachliche Gefühl mit Freude zu begrüßen, daß der Eindringling nun in „Schäkel" einen so mächtigen Gegner erhalten hat. — Das niederdeutsche Zeitwort rören heißt niederländisch roeren, altfriesisch hrera, auf Wangerooge rer, im Saterland röre; altsächsisch hrorjan, angelsächsisch reran, altenglisch hroren, altnordisch hroera, norwegisch und schwedisch röra, dänisch röre; althochdeutsch hruorjan, hroren, mittelhochdeutsch ruoren. Aus dieser dem Doornkaat entnommenen Zusammenstellung geht hervor, daß die Form röring ihre volle niederdeutsch-seemännische Berechtigung hat.

**Rose**, die, heißt an Bord die Kompaßrose. Das Wort erklärt sich nach dem bekannteren Windrose von selbst, wenn auch eine sehr beträchtliche Phantasie dazu gehört, in dem Bild der ver-

schieden Kompaßstriche eine Rose zu erblicken. Doch mag bei der Neigung der Alten, auch dergleichen Dinge zu schmücken, ein besonderer Schmuck die Veranlassung gegeben haben, diese runde Tafel Rose zu nennen. Auf französischen Kompassen des 18. Jahrhunderts und besonders auch des 17., ist in der Mitte ein Mann zu Pferde abgebildet, auf den acht Hauptstrichen sind Menschenköpfe und sonstige Verzierungen angebracht. Der Strich für Nord ist aber von einer französischen Lilie in der bekannten heraldischen Form gebildet. Nichtsdestoweniger hieß die Scheibe schon damals auch im Französischen rose; so mag also anstatt der Lilie zu anderer Zeit oder an anderen Orten eine Rose als Verzierung gedient haben.

**Rosenlaschung,** die. Wenn irgendwo zwei Augen, wie man die Ringe am Ende eines Taues nennt, mit einander verbunden werden sollen, so geschieht dies mit einem Taljereep, dessen beide Enden sich in der Mitte der Verbindung kreuzen. Um die Kreuzungsstelle werden die beiden Parten einigemale zur größeren Festigkeit so herumgewickelt, daß aus den schneckenhausförmig neben einander liegenden Schlägen eine Art Scheibe entsteht, die man mit der nötigen Einbildungskraft wohl für etwas Rosenartiges halten kann.

**Routine,** die, die Zeiteinteilung, Ordnung des Tageslaufes, genaue Bestimmung, was an einem Tage, wann und in wie langer Zeit es zu geschehen hat. Diese Bedeutung hatte das Wort ursprünglich nicht; weder im Lateinischen, noch im Italienischen, noch im Französischen. Es kommt von rumpere brechen; davon via rupta ein gebrochener Weg, das Gegenteil von einer gebrochenen Linie, indem der Weg möglichst gerade und direkt durch Felsen gebrochen worden ist, wie die Donau entlang am Eisernen Tor, also eine Kunststraße im Gegensatz zu den Karawanenwegen der Elfenbeinträger in Afrika, wo sich der Pfad um jeden Stein, der im Wege liegt, herumschlängelt. Von demselben Worte stammt italienisch rotta, spanisch, portugiesisch, provençalisch rota, altfranzösisch route, Bruch, Bruchteil, Abteilung eines Heeres, ein Trupp Soldaten, eine „Rotte"; dann überhaupt einen Bruchteil einer größeren Versammlung bezeichnend, wobei der Bruch aus dem Bewußtsein geschwunden und nur der Teil geblieben ist; davon „sich zusammenrotten." — Unser seemännischer Sinn von Routine entstand durch folgende Bedeutungsentwicklung.

Auch bei via rupta ging, als man via wegließ, doch nicht etwa die Bedeutung Weg (vergl. die Entstehung von Straße aus via saxis quadratis strata, wo strata doch verhältnismäßig das unbedeutendere Wort in der Verbindung darstellt), sondern vielmehr die Bedeutung „gebrochen“ verloren, so daß route, wie man für rupta sagte, bald ganz allgemein für Weg im Gebrauch war; zunächst im Sinne von zurückgelegtem Weg, durchwanderter Strecke; daher portugiesisch rota, Lauf des Schiffes; dann auch für eine noch zurückzulegende Strecke. Ein Mann aber, der des Weges kundig war, hieß routier. Und davon ist erst routine gekommen. Es bedeutet zunächst nur durch Übung erlangte Kenntnis des Weges. Dann bald bloß Übung, Gewandtheit, Geschicklichkeit, Kenntnis, Pfiffigkeit, Routiniertheit. Demnach ist Schiffsroutine nicht nur der Wegweiser für den Tageslauf, sondern auch der Weg selbst, auf dem die Schiffsmannschaft durch richtige Einteilung und Ausnutzung der Zeit die nötige Übung und Gewandtheit im Schiffsdienste erlangen kann. — Eine richtige Routine — in der Schule sagt man Stundenplan — auszuarbeiten ist eine schwere Sache, bei der sehr viel zu berücksichtigen ist; sie liegt in den Händen des Ersten Offiziers.

**Rücker,** der, ist ein Tau, einerseits an der Bram- oder Oberbramrahe, andererseits an dem Bram- bezw. Oberbramrahenniederholer befestigt und dazu dienend, die Rahe, wenn sie gekait und an Deck genommen werden soll, zu rücken, d. h. los zu machen von der bisherigen Stelle, durch einen Ruck zu entfernen, also zu rücken, zu bewegen.

**Ruder,** das. 1. Eine Vorrichtung zum Steuern eines Schiffes. 2. Ein Werkzeug zum Fortbewegen eines Bootes. Auf Kriegsschiffen ist nur die erste Bedeutung im Gebrauch, sonst überall im deutschen Sprachgebiet hat sich die zweite im Munde von Seeleuten und Nichtseeleuten erhalten, wiewohl schon zur Zeit der römischen Herrschaft am Rhein Remen oder Riemen (s. d.) vom lateinischen remus herübergenommen wurde. Es wird auch nie gelingen, dem Worte sein Hausrecht im Deutschen zu rauben, dazu war es denn doch zu fest eingewohnt und -gewurzelt als das fremde Wort eindrang. — Indessen hatten Ruder und Remen in **einer** Wiege gelegen, indem beide von einer indogermanischen Bewegungswurzel abstammen, die in der Form ra, re, er, ar, ro vorkommt und jede Art von Fortbewegung bedeuten kann: stoßen,

treiben, schieben, ziehen, rücken. Eine Zeit lang sind die beiden Hand in Hand ihren Weg gegangen und haben sich in der Bedeutung wenig von einander entfernt. Wo sich nachher die Trennung vollzogen hat, läßt sich nicht mehr genau angeben. Es kann aber im Griechischen geschehen sein, so daß eretmos noch für beide die gemeinschaftliche Form darstellte. Das hätten wir uns etwa so vorzustellen. Es gab vom gleichen Stamme wie eretmos ein griechisches Wort, rhyma, Seil, Zugseil, von welcher unser (Leder-) Riemen herkommt. Unter Anlehnung an dieses Fortbewegungsmittel rhyma ward aus eretmos das Fortbewegungsmittel remus gebildet, durch Aphäresis des anlautenden e und Schwund des t. Beide, rhyma und eretmos, waren ja Hilfsmittel, das Schiff fortzubewegen, das Zugseil und der Remen, ja vielleicht die Fortbewegung mit dem Zugseil die ursprüngliche und das Rudern kam erst später auf. Dann hätte man also die alte Bezeichnung der Fortbewegung durch Ziehen („treideln" s. d.) für die neue Fortbewegung durch Rudern beibehalten, etwa wie wir jetzt sagen, das Schiff segelt nach Newyork, wiewohl es sich dabei um einen gar keine Segel führenden Dampfer handelt. — Eretmos aber diente nicht nur zur Fortbewegung des Schiffes, sondern auch zum Lenken desselben. Insofern es nun diese letztere Bedeutung hatte, folgte man naturgemäß nicht dem Zuge und Einfluß von von rhyma, sondern bildete eretmos selbständig weiter, und zwar auf dem Wege vom Griechischen zum Germanischen, durch Abwerfen (Aphäresis) des e und Abschwächung der Tenuis zur Media, sowie durch Schwund des m und Vertauschung der griechischen mit germanischer Endung, (vorausgesetzt, daß die Weiterentwickelung des Wortes sich nicht schon in vorgriechischer Zeit auf gemeinschaftlicher indogermanischer Wanderung vollzogen hat). Jedenfalls ist das Wort nicht durchs Lateinische, wie remus, sondern durch das gothische rodra, Werkzeug zum Rudern, als ruodar ins Althochdeutsche gegangen. Hier trafen die beiden Vettern wieder zusammen. Und wenn der fremde — remus — sich auch zeitweilig vordrängte, ja sich für das Werkzeug zur Fortbewegung ausschließlich im Gebrauche des Seemanns festsetzte, so hat der einheimische — als „Ruder" — sich doch im ganzen Binnenlande behauptet, ja auch bei den Seeleuten als Werkzeug oder Vorrichtung zum Steuern seine Geltung behalten. — Es ist auffallend, wie kurz sich die Isländer ihr Wort

für Remen zurecht gemacht haben, sie sagen ar und sind so wieder auf die ursprüngliche Bewegungswurzel zurückgegangen, während doch schon im Sanskrit aritras das Ruder, arita der Ruderer hieß.

**rudern,** die Tätigkeit, die mit dem Ruder, aber nur in seiner Eigenschaft als Fortbewegungsmittel, ausgeübt wird, (während die Tätigkeit die mit dem Ruder als Lenkungsmittel erfolgt, steuern (s. d.) heißt, daher wird dieses auch im Binnenlande Steuerruder genannt). Aber nur hochdeutsche Leute sagen rudern, was ein niederdeutschen Seemann ist, der sagt **rojen.** Diese Form hat er sich aus der althochdeutschen oder eher noch der angelsächsichen Form für Ruder, ruodor oder rodor, gebildet. Niederländisch roeijen, englisch to row, isländisch roa; „Bágd er ad **róa** einni ár,“ mit einem Remen ist nicht gut rudern, vergl. Lüpkes „Seemannssprüche.“ Altnordisch róa; „I vindi skal vid höggva, vedri á sjó róa; myrkri vid man spjalla, mörg ern dags augu“, im Winde soll man Holz hauen, bei gutem Wetter in die See rudern, im Finstern mit Weibern kosen; viele Augen hat der Tag“. Lüpkes p. 146. Angelsächsisch rôwan. — Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß dem Ruder und rudern wohl auch eine Wurzel ru zugeteilt worden ist, die spalten bedeutet, so daß man daran zu denken hätte, wie das Ruder das Wasser „spaltet“; indessen ist das doch ein recht nebensächlicher Gedanke (vergl. Ruder), wenn auch im Altkirchenslavischen graba sowohl „ich grabe“ als auch „ich rudere“ (grabe in den Wellen) heißt.

**Ruderbälle**, die, bestehen aus zwei automatisch wirkenden Leinwandkegeln die den Zweck haben, jedem kenntlich zu machen, wie zur Zeit das Ruder liegt. Der eine Ball ist rot, der andere grün. Sie hängen möglichst nach allen Richtungen hin sichtbar, damit man, und das ist das Wichtigste an der Sache, auch auf den anderen Schiffen eines zusammen fahrenden Geschwaders zu jeder Zeit sehen kann, wie der Vorder-, Neben- oder Hintermann mit seinem Ruder manövriert und also wissen kann, wessen man sich von ihm zu versehen hat. Es sollen also Zusammenstöße durch die Ruderbälle vermieden werden.

**Rudergat**, s. Hennegat.

**Ruderjoch**, s. Joch.

**Ruderpinne**, s. Pinne.

**Ruderreep**, s. Reep.

**Rundhölzer**, die, sind alle walzenförmigen Hölzer die zur Takelage gehören: Masten, Stengen, Rahen, Spieren, Giekbäume, Gaffeln, Sprieten, Ruten etc. etc. Ein Rundholz braucht um so zu heißen nicht notwendig ein Holz zu sein; auch die eisernen Masten und Rahen gehören im weiteren Sinne zu den Rundhölzern und haben auf den Werften ihren Platz im Rundhölzerschuppen. Hier kommt also mehr das Runde wie das Hölzerne in Betracht.

**Rund** achtern! rund vorn! lautet das Kommando beim Wenden, das erfolgt, wenn das Schiff so weit durch den Wind gegangen ist, daß man die Rahen oder vielmehr die Segel über den anderen Bug brassen kann, so daß dann die Nock, die vorher hinten war, nach vorne kommt, und umgekehrt. Rund ist nicht mathematisch zu nehmen, sondern so zu verstehen, daß die Rahe sich teilweise um den Mast dreht. In der Handelsmarine heißt das entsprechende Kommando: „Gaan!“ = gehen.

**Rundsel**, die, ist der runde Einschnitt im Dollbord in dem die Riemen sich beim Rudern bewegen. Der eigentliche Einschnitt ist zwar nicht rund, aber er ist mit einem runden Metallstück ausgefüttert; daher der Name. Wenn nicht gerudert wird, so wird in den Ausschnitt ein kleines Brett, das Rundselbrett, gesteckt. Das Kommando lautet: „Rundseln dicht“, weshalb die Rundselbrettchen, wiewohl sie eckig sind, manchmal für die Rundseln selbst fälschlicherweise gehalten worden sind.

**Rüst**, die, ist die Vorrichtung an der Außenbordwand des Schiffes zu beiden Seiten die den Wanttauen bezw. deren Jungfern zum Halt dient. Sie findet sich an Backbord und an Steuerbord, an jedem Mast und besteht aus starken, vorspringenden, gerüstartig angebrachten Planken, die nach unten zu durch schräge eiserne Träger gestützt sind. Das Wort kommt wie das hochdeutsche Gerüst vom althochdeutschen hrustan, zurecht machen, bereit machen, zurüsten; davon mittelhochdeutsch geruste = Vorrichtung, Zurüstung, Bau, Maschine, Werkzeug, Gerät, Waffenrüstung, Schmuck. Neuhochdeutsch müßte das Wort eigentlich Gerüste heißen, aber des Seemannes niederdeutsche Liebe zur Kürze betätigt sich in Weglassung der Vorsilbe und der Endung.

---

# S.

**sacken** ist ein niederdeutsches Zeitwort das in der Seemannssprache oft gebraucht wird und dem hochdeutschen „senken" entspricht, oder vielmehr entsprechen sollte; senken nämlich ist Faktitiv oder Causativ von sinken: „sinken machen". Aber wie das Hochdeutsche senken und sinken ebenso oft verwechselt wird wie wägen und wiegen, so macht auch der Seemann zwischen senken und sinken keinen Unterschied, er sagt für beide sacken. Ja man kann sagen, daß sacken in seinem Munde öfters sinken als senken bedeutet. Durchsacken, einsacken, wegsacken, untersacken sind gleich sinken, während auch die Wendung „sacken lassen", die ebenfalls den Begriff sinken enthält, oft gebraucht wird. Andererseits aber heißt absacken „ein Schiff oder Boot den Strom hinunter treiben lassen". — Senken heißt althochdeutsch sanchjan; es ist durch Nasalierung der Wurzel sack entstanden, wir haben also in sacken die ursprünglichere, nichtnasalierte Form.

**Saling**, die, ist ein auf Backen an beiden Seiten des oberen Endes des Untermastes aufsitzendes Gerüst aus Längs- und Querhölzern auf dem hinwiederum der Mars aufsitzt, dessen hauptsächlichster Zweck nicht etwa der eines „Mastkorbes" ist, sondern der, die Jungfern zum Anspannen der Stengewanten zu tragen. Die Saling des Untermastes tritt jedoch, eben weil der Mars auf ihr sitzt, wenig in die Erscheinung, wird vielmehr leicht für einen Teil des Marses gehalten. Eine desto selbständigere Rolle spielt die Bramsaling auf den Backen der Marsstenge; sie ist nicht mit Brettern bedeckt und fällt daher als solche mehr in die Augen. Sie vertritt die Stelle des Marses insofern an ihr die Bramwanten befestigt und gespannt werden. — Der Name Saling kommt von sitzen, aber nicht weil sie sitzt, sondern weil etwas, nämlich der Mars, auf ihr sitzt. Er heißt eigentlich Sadeling = Sattelung; vom gotischen sitan, sitzen, satjan, setzen kommt das althochdeutsche satal, satul, satol, satil; angelsächsisch sadul, sadol, sadl; niederdeutsch sadel; davon sadeling = sadelung. Die Tenuis ward erst zur Media und dann verschwand der Dentallaut überhaupt; indem sich ein langes a aus dem kurzen a und dem

e bildete war Saling fertig: ein Ding zum Aufsitzen, Draufsitzen. Darum führt auch die Bramsaling ihren Namen doch mit Recht; wenn auch kein Mars auf ihr sitzt, so sitzen desto mehr die Matrosen oder Schiffsjungen darauf, denen sie ein Stütz- und Ausgangspunkt für die Arbeiten, die sie als Bram- und Oberbramsegelsgäste zu verrichten haben, dient.

**Salut**, der. Das Schießen eines Saluts ist das Abgeben einer bestimmten Anzahl von (blinden) Kanonenschüssen als Gruß, als Ehrenbezeugung für den Landesherrn und für alle diejenigen, die nach dem Salutreglement dazu berechtigt sind. Dazu werden die Kanonen mit **Salutkartuschen** geladen, (mit Pulver, ohne Geschoß). — **Salutfähig**, d. h. berechtigt oder verpflichtet zu **salutieren** sind aber nur Kriegsschiffe von gewisser Größe und Stärke der Artillerie. Dem Salut gleich stand ursprünglich **Salve**, eine einmalige gleichzeitige Abfeuerung von mehreren Kanonen als Gruß, ein feierliches Begrüßungsschießen, das dem Gegrüßten ein salve! zurufen sollte; hernach wurde eine Begrüßung des Feindes mit geladenen Kanonen daraus. — **Salutleine** nennt man wohl auch das Paradirstrecktau, das Manntau an dem die Matrosen sich festhalten wenn sie zum Gruß und zur Ehrenbezeugung die Rahen bemannen, sich auf den Rahen in Reihen aufstellen. — Es mag in früheren Zeiten manchmal regellos salutiert worden sein. Wenigstens ermahnt ein Geschwaderbefehl d. d. 25. Mai 1652, unterschrieben M. Herberts Tromp, zur Ordnung und Sparsamkeit. „Es wird auch ausdrücklich verboten einige unnöthige Ehren-Schüsse zu thun, sondern deß Landes Pulver und Bley zu bewahren und rathsam damit umzugehen; jedoch so man bei einigen andern außländischen Kriegs-Schiffen kommt, wodurch einige Begrüsung mit Lösung deß Geschützes zu thun, zu des Landes Reputation erfordert wird, in solchem Fall haben sie die Ehre unseres Landes in acht zu nehmen, und in aller Ehrbarkeit Hand zu haben.“

**Salve**, die, s. Salut.

**Sandwichpanzerung**, die, s. Panzerung.

**Sargassosee**, die, heißt eine Stelle im Atlantischen Ocean, auch atlantische Krautwiese genannt; das Sargassomeer, vom lateinischen sargassum, der Seetang. „Der sich nach der iberischen Küste herwendende und als nordafrikanische Strömung wieder in die Nordäquatorialströmung übergehende Zweig des

Golfstromes schließt eine große Ellipse ein, die ein sehr ruhiges Gebiet im Atlantischen Ozean bildet, ein Gebiet von 65000 Quadratmeilen oder ein Drittel so groß wie Europa. Dieser Raum ist nach den Vorgängen Humboldts und Maurys als „Sargassomeer" bekannt geworden, und man erzählte, daß in ihm das Sargasso oder der Meertang (fucus natans) in so ungeheuren Mengen zusammengeballt treibe, daß dadurch die Schiffahrt behindert werde. Neue Untersuchungen ergeben jedoch, daß es sich um mehr oder minder dicht treibende, bis 60 Meter lange, je nach der Windrichtung schwimmende, abgerissene Krautstreifen handelt, die zwischen 20° und 35° nördl. Br. und zwischen 35° west. L. und Westindien und dem Ostrande des Golfstromes vorkommen. Von einer Behinderung der Fahrt durch dieselben ist nirgends die Rede." (Andree.)

**Sarving**, die, ist ein aus altem Kabelgarn geflochtener Zopf, der mit Platting Ähnlichkeit hat, aber nicht ganz so platt, sondern dicker ist. Die Sarving wird gebraucht zur Bekleidung von Tauwerk, da wo es viel Reibung auszuhalten hat und der Abnutzung sehr ausgesetzt ist. Um es vor dieser zu bewahren, um es zu (kon)**servieren** wird die Sarving gemacht, die eigentlich Serving heißt. Sarving ist nur die volkstümliche Aussprache.

**Schaar**, die, ist eine bei Sturmfluten verschließbare Öffnung in einem Deich zum Durchfahren von Wagen etc., eine Lücke, die man absichtlich zu diesem Zwecke gelassen hat. Das Wort ist verwandt mit Scharte, Schießscharte, und stammt von der Wurzel skar, von der auch scheren und Schaar = Abteilung, Haufe stammt, sie bedeutet spalten, scheiden, teilen, schneiden. Das Wort kommt auch als Ortsbezeichnung vor, ebenso wie Siel, da ebenso wie bei diesem auch bei einem Schaar sich gern Menschen ansiedeln, weil hier ohnehin ein großer Menschenverkehr stattfindet, wie auch bei einer Brücke, weshalb zahlreiche Ortsnamen mit Brücke, Brück zu tun haben.

**schaffen**, seemännisch = essen. — Schaffner, Schöffe, Schoppen, Schöpfung, englisch shape = Gestalt und viel andere Wörter dieser großen Sippe kommen alle von der Wurzel skap mit der Grundbedeutung schaffen, schöpfen, ordnen. Dem altgermanischen Heidentum fehlte, wie Schade ausführt, ein Ausdruck für etwas, wovon es keine Idee hatte, nämlich für schaffen, von der höchsten Potenz dieser Tätigkeit, dem göttlichen Schaffen.

Daher nahmen die Germanen, als ihnen vom Christentum her die Schöpfungsidee kam, das Wort von einer (man kann wohl sagen kunstmäßigen) Hantierung, vom Formen und Gestalten einer festen Masse durch grabende und stechende Werkzeuge, faßte es gewissermaßen als ein Schnitzen auf (skapjan), während der Lituslave seinen Ausdruck dafür, noch hausbackener, von den Formen einer weichen knetbaren Masse nahm, wozu ihm die tägliche Käsebereitung in jeder ländlichen Wirtschaft ein Bild gab. — Für unsern Zweck genügt es, das althochdeutsche scaffari, scaffare, mittelhochdeutsch schaffaere, schaffaer, schaffer = Schöpfer, Bildner, Hausmeister, Verwalter, Schaffner zu kennen, ein Wort das einen Mann bezeichnet, der das Essen und Trinken durch Schöpfen herbeischafft und aufträgt oder auftragen läßt. Diesem Vorgange ist begrifflich verwandt das italienische minestra = Suppe, minestrare die Suppe anrichten, lateinisch ministrare, bei Tische auftragen. — Hierher gehört die Bremer Schaffermahlzeit, ursprünglich eine durchaus seemännische Veranstaltung, nämlich eine Mahlzeit bei der kurz vor der Wiedereröffnung der Schifffahrt im Frühling Kapitäne und Reeder mit einander den Proviant für die aussegelnden Schiffe kosteten. Schaffer heißt, nach dem Bremer Wörterbuch, der Mann, der die Anordnung und Besorgung einer Mahlzeit hat, auch überhaupt ein Verwandter des Hauses; Aufwärter bei einem Hochzeitsschmause, welches aber bei den Bauern die nächsten Verwandten zu tun pflegen, wie auch die Helfer beim Begräbnis und bei dem Leichenschmaus in Groningen Anschaffer heißen; heutzutage tragen die Schaffer bei der Schaffermahlzeit die Speisen nicht mehr auf, schöpfen sie nicht mehr aus dem Kessel, bedienen nicht mehr bei Tische, sie halten nur die Tischreden und — bezahlen das Essen; nur insofern kann man noch von herbeischaffen reden. Doch hat schaffer im Mittelniederdeutschen auch einen Mann bedeutet, der die Kasse führte; überhaupt einen, der die Ausrichtung und Besorgung irgend einer Sache übernimmt, einen procurator. — Daß aber der Seemann bei der ursprünglichen Bedeutung geblieben ist und schaffen für essen sagt, erinnert einmal daran, daß in früheren Zeiten die Leute, die zusammen aßen, alle aus einer Schüssel schöpften, sodann daß einer das Essen aus der Kambüse herbeizuschaffen hatte, (der heute „Backschaft“ heißt) und endlich daß das Essen eben ein wirkliches Schöpfen war, indem die Leute nicht mit Messer und Gabel, sondern nur mit dem Löffel aßen.

**Schaft**, der, des Ankers ist der große, lange, schwere, oben dünner werdende Teil des Ankers zwischen den Armen und dem Stock. Man spricht auch von Lanzenschaft, Gewehrschaft, sogar von Stiefelschaft. Das Wort heißt niederdeutsch auch scheft und schecht, wie denn ft und cht im Niederdeutschen sehr leicht in einander übergehen. Das Stammwort ist skaban, unser schaben, niederdeutsch schafen, hobeln. Also ein zurechtgehobeltes Stück Holz. Es ist bekannt, daß der Ankerschaft früher auch bei großen, schweren Ankern von Holz war. — Anstatt schecht kommt auch einfach scheg und schegg vor. So heißt z. B. bei hölzernen Schiffen das vorderste Holz, das noch vor dem Vorsteven sitzt und oben in das Gallion übergeht. Auch spricht man vom Scheg des Ruders und meint damit den Ruderschaft.

**Schäkel**, der, heißt ein Ring, ein Glied einer Kette. **Schäkeln**, ein Glied der Kette in ein anderes Glied fügen, so daß eine lange Kette daraus wird. Die Erklärung ist am deutlichsten aus dem entsprechenden englischen Worte shackle zu ersehen, das sowohl Kettenglied als auch Fessel, Handfessel, Handschellen, Beinschellen heißt; angelsächsisch sceacul, scacul, Fessel, Halseisen. Offenbar ist diese Bedeutung Fessel die ursprüngliche. Eine Fessel aber war zunächst ein Mittel in der Hand von Räubern, ihre Opfer zu binden. Räuber aber hießen, wie wir aus der Geschichte der Kreuzigung Christi wissen, Schächer. Das niederdeutsche Zeitwort hierzu heißt heute noch schaken, rauben. Der friedliche Kettenschäkel hat also den Namen von der äußeren Ähnlichkeit mit dem unfriedlichen Räuberwerkzeug (s. schaken).

**schaken** heißt rütteln, schütteln, gewaltsam bewegen; seemännisch das Rütteln und Schütteln mit dem man versucht, bei einem Takel oder einer Talje den Reibungswiderstand der durch die Blöcke fahrenden Taue zu verringern um dieselben beweglicher, läufiger zu machen. **Abschaken** heißt solches vornehmen in der Absicht, nach dem Gebrauch eines Takels die tublocks (s. d.) geholten Taue wieder rückwärts zu bewegen, damit die Blöcke wieder auseinander kommen und so daß Takel aufs Neue wieder gebrauchsfähig werde. Das Wort schaken, auf ein aus einer Basis ska erweitertes Thema skak zurückgehend, bedeutet ursprünglich — wie seemännisch heute noch — ganz allgemein „bewegen“; dann bewegen mit Anwendung von Gewalt: rauben, mit Gewalt

wegführen, eine Jungfrau vergewaltigen, seinen Teil der Beute an sich reißen.

**Schaluppe**, die.

1. Gattungsname für alle Schiffsboote, von der Kapitänsschaluppe (Gig) an bis zur Travaljeschaluppe (Jolle).

2. In deutschen Häfen ist Schaluppe weiterhin ziemlich gleichbedeutend mit Jacht; Fahrzeug mit einem Mast, großem Schratsegel, Topsegel, Brefock.

3. heißt sloop in der englischen Marine ein kleines Kriegsschiff, ehemals eins unter 24 Kanonen, dreimastig oder schnauartig, zwischen Korvette und Kanonenboot.

Der Name bedeutet also Schiffe und Boote von so verschiedener Art, daß sie kaum irgendwie unter einen Hut zu bringen sind, es wäre denn der gemeinschaftliche Begriff „Fahrzeug". Und in der Tat kommt von dem Zeitwort slupen das Wort. Es heißt schlüpfen, gleiten, sich gleitend bewegen, sich bewegen, „fahren." Daraus auch französisch chaloupe, spanisch chalupa, niederdeutsch slupe. Im Mittelniederdeutschen gab es ein slope, Fahrzeug zum Fortschaffen von Waren, welches aber auf dem Lande gebraucht wurde. Sloepe als Fahrzeug zu Wasser war aber schon dem Kilian bekannt. Niederländisch sloep; norwegisch, schwedisch, dänisch slup. Das niederdeutsche slupen heißt auch schlüpfen. Es wäre daher denkbar, daß eine slup ursprünglich ein Küstenfahrzeug gewesen wäre, das bei schlechtem Wetter darauf angewiesen war, einen Unterschlupf unter Land zu suchen.

**schamfilen** heißt durch Reiben verletzen. „Ein Schiff schamfilt an der Schleuse," d. h. es kommt der Schleuse zu nahe und reibt sich dabei die Farbe ab, daß das Holz zum Vorschein kommt. „Ein Tau schamfilt," d. h. es reibt sich an einem festen Gegenstand und nützt sich so vor der Zeit ab. Um dergleichen zu verhüten hat man verschiedene Mittel: Fender, Sarving, überhaupt Bekleidung des Tauwerks, und besonders auch **Schamfilungsmatten.** — In Osterstade, jener friesischen Enclave jenseits der Unterweser, heißt schamp ein Fehler an der Gesundheit. In Ostfriesland heißt die Epidermis schampfel, womit nichts anders gesagt sein soll als daß die Oberhaut leicht verletzlich ist, durch Reiben und dergl. leicht beschädigt werden kann. Dem entsprechend heißt das niederdeutsche Zeitwort schampen streifen,

im raschen Vorbeigehen leicht treffen und berühren, durch Streifen oder rasches Vorbeigehen und nahes Berühren eines Gegenstandes denselben äußerlich beschädigen und verletzen, jemanden leicht verletzen. In Westfalen heißt der Prellstein sehr bezeichnend schampsten. Aus schampen ist ein Interativum schamperen, schampferen, schamferen, scanferen gebildet worden, Formen die im Mittelniederdeutschen sehr häufig vorkommen, „he hadde nene scanferinge an der Hut gekregen"; doch manchmal auch für Schädigungen und Verletzungen gebraucht, die garnicht so sehr leicht waren: „anno 1428 schamferden de stede vor Kopenhagen des Konigs schepe" . . . (Lappenberg, Hamb. Chron.) Aber in der Regel ist die Verletzung leicht und nur oberflächlich, wenigstens im seemännischen Gebrauch. — In den Niederlanden ist, nach einem bekannten Gesetz der Lautverschiebung zwischen l und r, schampelen aus schamperen gebildet worden. Und dieses schampelen ist in der Form schamfilen nach Ostfriesland übergesprungen und von da in die deutsche Seemannssprache eingedrungen, in der sich übrigens eine Erinnerung an das ursprüngliche schamp noch insofern erhalten hat, als man meist, wenn man genau zuhört, schampfilen hören kann. Daß i aber an die Stelle von e getreten ist mag eine Erinnerung daran sein, daß die Endung eigentlich — iren heißen müßte, die niederländisch — eren lautet.

**Schandeckel**, der, ein Schutzdeck, eine Schutzbedeckung, eine Schutz gewährende Bedeckung von Holz, die an verschiedenen Stellen, die eben des Schutzes bedürftig sind, angebracht wird. — Mit dem niederdeutschen Wort schanddeckel hat es keine Gemeinschaft, denn das bedeutet einen Deckel zur Bedeckung einer Schande, und so heißt ein Mann, der für Geld oder eine andere Belohnung ein von einem Reichen entehrtes Mädchen heiratet. Unser Schandeckel aber ist (vergl. schamfilen) aus schampdeckel entstanden, durch Schwund des p und indem sich der bequemeren Aussprache wegen das m in n verwandelte. Ein Schandeckel ist also eine Bedeckung, die das schampen, das Beschädigen des bedeckten Teiles verhindern soll.

**Schanze**, die, hieß ein Stockwerk hinten auf dem oberen Deck, entsprechend der Back auf dem Vordeck; wurde vormals Hintercasteel genannt, jetzt ist die Kampanje an die Stelle getreten. Der Name kommt daher, daß rings um die Reling dieses Aufbaues im Gefecht eine Schanze errichtet wurde, nicht aus

Reisigbündeln, sondern aus Hängematten. Um diese zu verdecken und überhaupt zum Zierrat fiel von der Reling an der äusseren Seite der Relingstütze und des Finknetzes ein etwa vier Fuß breites Tuch nach Art einer Gardine herab: das **Schanzkleid.** Ein solches hatte auch die Reling des Marses. — Als im Verlaufe des 19. Jahrhunders die Hängematten auf der Reling in den Finknetzkästen ihren dauernden Platz erhielten, da trat an die Stelle des Schanzkleides das wasserdichte Hängemattskleid. Aber an den Marsen sind Schanzkleider geblieben und an der Kommandobrücke sind sie zum Schutz gegen Regen und Wind neu hinzugekommen; jedoch ohne jeglichen Prunk, während mit den früheren Schanzkleidern großer Luxus in Bezug auf Farbenpracht und Verzierung getrieben wurde. Die englischen Kriegsschiffe hatten Schanzkleider mit weißer oder gelber Borde besetzt. In Frankreich hießen sie pavois. Aubin (1702): „Par une Ordonnance de 1670 le Roi de France a voulu qu'a l'avenir les pavois soient de couleur bleüe semée de fleurs de lis jaunes, et qu'ils soient bordez de deux grandes bandes blanches.“ Man nannte sie auch bastingures. „On met aussi des bastingures aux hunes. Celles des Hollondois sont rouges; ils les font presque toujours de baiette ou de drap, mais en ce cas on les double et on le garnit de telle, sorte entre les deux étofes, que les balles des mousquetes ne les peuvent percer.“

**Schärpe**, die. Zwar kein seemännisches Wort, aber doch zum dienstlichen Anzug der Seeoffiziere gehörig, verdient es hier seine Stelle zu finden. In früheren Jahren gingen die Armen nicht mit einem Sack, sondern mit einem Topfe betteln. Der Topf hieß Scherbe. Wir sind heutzutage gewohnt, bei diesem Worte an etwas Zerbrochenes zu denken. Das mag daher kommen, daß man, namentlich auf dem Lande, nur zerbrochene Töpfe als „Blumenscherben“ vor die Fenster stellt, weil den Leuten ganze Töpfe zu schade sind. Aber ursprünglich lag der Begriff des Zerbrochenen keineswegs in Scherbe. Wenn das Gefäß, in dem sich die Bettler das übriggebliebene Essen aus den Häusern zusammenholten, auch kein sehr elegantes war, heil mußte es doch sein, schon darum weil das Essen meist aus Suppe, Brei, Grütze etc. bestand. Wer sich die Sache recht deutlich vorstellen will der gehe um die Mittagszeit längsseits eines in Dienst gestellten, an der Kaimauer liegenden Schiffes, da kommen die sonder-

barsten Betteltöpfe zum Vorschein, sogar alte Präservenbüchsen, für gewöhnlich nur von den Malern gebraucht, werden von armen Leuten herbeigeschleppt um das übriggebliebene Essen in Empfang zu nehmen. — Da nun die Bettler mit ihrer Scherbe in alten Zeiten von Haus zu Haus, von Dorf zu Dorf zogen, so konnten oder mochten sie sie nicht immer in der Hand tragen, befestigten vielmehr ein Band daran und trugen sie über die Schulter gehängt. Bald hieß dieses ebenso wie der Topf, der daran hing: Scherbe. Und aus diesem Bande ist unsere Schärpe geworden. Sie diente schon im 13. Jahrhundert als Abzeichen der Ritter, war aber natürlich breiter und feiner als das Band, das sich die Bettler hatten leisten können. Sie ward entweder von der rechten Schulter nach der linken Hüfte getragen und ist in dieser Gestalt das Vorbild für die breiten Ordensbänder geworden und für die Bänder und Schärpen der studentischen Verbindungen, oder um den Leib gebunden. Die Damen schmückten die Schärpen ihrer Ritter mit feinen Stickereien, banden sich auch bald selbst wohl breite farbige Seidenbänder um die Taille, dem Obi ähnlich, den die japanischen Frauen tragen. Während so auf der einen Seite das alte Ehrenzeichen zum Putzstück herabsank, stieg es andererseits zum Feldzeichen, zum Kommandozeichen eines Heerführers empor, um so als Dienstabzeichen der Offiziere bei uns in Geltung zu kommen. Die beiden Arten, auf welche heutzutage bei der deutschen Kriegsmacht zu Lande und zu Wasser die Schärpe getragen wird, waren im dreißigjährigen Kriege nebeneinander üblich.

**Schau**, das, kommt nur in der einen Verbindung vor: „Flagge in Schau“, „die Flagge im Schau wehen lassen,“ d. h. sie zusammengeknotet oder -gewickelt hissen. Röding: „Es ist dies ein unter allen Nationen gebräuchliches Signal, jemand an Bord zu rufen. Auf einer Reede weht die Flagge im Schau, wenn die am Ufer befindlichen Schlupen an Bord kommen sollen, und man unter Segel gehen will. Auf der See um andern Schiffen zu erkennen zu geben, daß man ihrer Hilfe bedarf und in Not ist. Bei Gewahrwerdung des Landes, um einen Lootsen an Bord zu rufen.“ — Jetzt hißt man im ersten Falle den blauen Peter, bezw. das betreffende Bootssignal; im zweiten Falle hißt man als Notsignal die Flagge verkehrt, das Oberste zu unterst; im dritten wird die Lootsenflagge gezeigt. — Man könnte Schau für eines Stammes mit Schauer und Scheuer halten, aus der Wurzel sku,

decken, verbergen, weil die Flagge im Schau gleichsam halb verdeckt und verborgen, nämlich so gehißt wird, daß man ihre nähere Beschaffenheit nicht deutlich erkennen kann, doch erregt hiergegen der Umstand Bedenken, daß die ersten derartigen Signale keine Flaggen, sondern sonst irgend ein hißbarer Gegenstand waren, ein Jacke, eine Hose, ein Hemd, wie z. B., nach Ehrentraut, Fries. Archiv, es früher Sitte war, daß ein Wangerooger Schiff, wenn es von der Reise heimgekehrt war, vor der Insel zu Anker ging und ein solches Kleidungsstück halbmast wehen ließ zum Zeichen, daß man ihm vom Lande her ein Boot schicken sollte. So ist es also doch richtiger, anzunehmen, daß wir in Schau das Schau von Brautschau, Deichschau, Heerschau vor uns haben und daß es mit dem schauen in warschauen (s. d.) verwandt ist. — Etwas Ähnliches und doch ganz Anderes geschieht, wenn man die Flagge aufgetucht, also so wie sie zusammengelegt aus dem Schrank kommt, aufhißt. Das tut man, damit sie mit einem Ruck rasch an ihrer richtigen Stelle zum Auswehen gebracht werden kann. — Nach Richthofen wurde im alten Ostfriesland ein Schau als Notzeichen auch am Lande gehißt. „Offtet also voelle op ene tyt, datter eyn rechter worde doet geslagen in den warve, soe sal de meente dat schow op theen ende de clocken an kleppen". „So soelen se rechtevort en schw dat is een noetteken op setten". — Deutlich erhellt der Begriff eines seemännischen Schaus aus der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt", 1673: „Wir sahen auch (von einem in schwerem Novembersturm in der Nordsee havarierten Schiffe aus) ein Schiff zu Loffwart von uns; ließen derowegen ein Schau oder Zeichen weyhen, daß wir verlegen waren, also kam er nach uns zu, ich fragte dem Schiffer wohin er sein Will hätte? Er sagte, nach den Flie, ich bat ihn daß er mir helfen möchte, so wolte ich ihm eine Linie zu werffen, damit er ein Kabeltau zu sich holen konte, auff daß er unser Schiff dabey nach dem Flie schleppen möchte; den wir müsten da auch seyn: Er aber gab zur Antwort: es wäre spät im Jahr, auch grauete ihn daß bald Eyß kommen möchte: derowegen must er sein bestes tun daß er zu Hause komme; Es würde auch sein Volck damit nicht friedlich seyn: weil sie schon eine lange Reise gehabt, ich sagte wieder: ich wolte seinem Volcke eine halbe Ostersche Heur geben: oder was gute Männer erkennen könten, er aber antwortete nichts mehr und ging durch. — Wir aber

sahen ihn betrübet nach, was thäte aber Gott, weil wir in keiner geringen Noth und Gefahr wahren, schaffte Gotte der Herr daß uns Wetter und Wind zur Stund dienen muste, so, daß wir am andern Tage des Morgens vor dem Flie kamen, da alle Menschen Hülffe verschwunden, allein durch die Hülffe Gottes. — Wie uns nun die Loetzen allda gewahr wurden, kam uns eine Galliot an Bord, die gab uns ein Lotes über, und wir langeten ihm ein Kabeltau, daß er uns schleppen konnte; also hülffen sie uns, weil es eben Fluht war, biß an die vierte Tonn, des andern Tages kamen wir ins Flie; des dritten Tages aber kam das vorbemeldte Schiff, welches uns in der Noht hatte verlassen . . ."

**Schauer,** der, ein plötzlich hereinbrechender aber auch bald wieder vorüberziehender Regen oder Hagel. Der Name kommt daher, daß durch einen solchen der Himmel bedeckt und verhüllt und verdunkelt wird, also von derselben Wurzel sku, von der auch das lateinische obscurus stammt. Niederdeutsch schuur, niederländisch schoer, angelsächsisch scur, altsächsisch skur, althochdeutsch scur, mittelhochdeutsch schur, schuwer, gothisch skura.

**Schauerknoten**, der, ist ein Knoten am Ende eines Taues der dasselbe so verdickt, daß es hinter einem Loche seines eigenen Umfanges festsitzt, daß es am Durchrutschen durch das Loch verhindert wird. Das Wort ist eine Abkürzung; es müßte eigentlich heißen und hieß sonst auch allgemein Schauermannsknoten, was man auch jetzt noch hören kann. Offenbar weil die Schauerleute Taue mit solchen Knoten (und einem Haken) zum Ziehen und Schleppen der Warenballen zu benutzen pflegen.

**Schauermann**, der, Mehrzahl: die Schauerleute, ist ein beim Löschen und Laden beschäftiger Mann, der zwar mit dem Schiff und seinen Räumen bekannt sein muß, im Übrigen aber kein Seemann ist oder zu sein braucht. In Groningen werden so genannt „personen die hun brood verdienen met schepen langs het Reitdiep te trekken". Der in der Stadt Norden wohnhaft gewesene Doornkaart bemerkt zu dem Worte sjauerman: „ein früher vom hiesigen Magistrat angestellter Hafenarbeiter, der die Schiffe aus- und beladen mußte und die Waren aufs Lager zu bringen hatte und zwar gegen eine feste Vergütung, wie sie in der hiesigen Sjauermans-Ordnung bestimmt war." Niederländisch hießen dergleichen arbeiders (Aubin 1702) siuuwers, chiuwers,

tsiuuwers. Weiland: „sjouw een last die zwaar valt om te dragen“, die man darum ziehen, schleppen muß. Man kann das Wort also füglich mit Lastträger oder vielmehr Lastzieher wiedergeben, denn sjauen ist die niederländisch-ostfriesische Form für das althochdeutsche zawjan, mittelhochdeutsch zouwen, aus dem gothischen taujau, aus einer Wurzel tu, du, die eine Bewegung andeutet. Es ist also anzunehmen daß die Form tsjauen aus tauen verschoben ist. Das Niederdeutsche macht sonst freilich die Verschiebung des gothischen t zu ts, z, für gewöhnlich nicht mit und hat demgemäß auch das Zeitwort tauen, englisch tow, beibehalten, es mag aber tsauen als oberdeutsches Lehnwort ins Niederländische gekommen sein, dann ist auf seinem weiteren Wege ins Niederdeutsche das ts zu sch geworden. Also tauermann — tsauerman — Schauermann: ein Mann der Lasten taut d. h. zieht, schleppt, an einem Tau vorwärts bewegt.

**Schebecke**, die, a small three-masted vessel formerly much used by the Algerine corsairs, and now used to a small extent in Mediterranean commerce. It differs from the felucca chiefly in having several square sails, as well as latin sails, while the latter has only lateen sails“. Bei uns gebraucht man die Bezeichnung Schebecken-Takelage eben wegen der lateinischen Segel. Französisch chebec, englisch xebec, spanisch xabeque, italienisch sciabecco, zambecco, vom türkischen sumbeki, arabisch sumbuk, kleines Schiff.

**scheitern** = Schiffbruch erleiden, bekanntlich auch im übertragenen Sinne von Nichtseeleuten oft gebraucht: gescheiterte Hoffnung, gescheiterte Existenz u. s. w. Das Zeitwort ist von Scheit gebildet. Der Gedanke liegt zu Grunde, daß bei einem wirklichen Schiffbruch das Schiff zu lauter Holzscheiten zerschlagen wird. Wie man auch seemännisch zu sagen pflegt: „es gibt klein Holz“, wenn etwas entzwei geht. Die Grundbedeutung von Scheit liegt in der indogermanischen Wurzel skhait, und kommt auf „scheiden“, spalten, hinaus. — Das Wort ist kaum seemännisch zu nennen, da unsere niederdeutsche Seeleute sich ziemlich ablehnend dagegen verhalten. Der Grund ist klar: es müßte eigentlich in ihrem Mund schitern heißen und das käme doch allzu nah an schiten, das ja auch mit scheitern gleicher Abstammung ist. Weil aber im Hochdeutschen das t in dem Zeitwort für stercorisare sich zu s verschoben hat konnte man da ungehindert

schiten für spalten sagen und schit für ein abgespaltenes Stück Holz; und man sagte im Mittelhochdeutschen auch so. Im Neuhochdeutschen diphthongierte sich das i zu ei, aber trotzdem hat sich der Seemann das Wort kaum angeeignet.

**scheren.**

1. teilen, abteilen; daher bescheeren, jedem sein Teil geben.

2. eine Leine scheren, dadurch einen Raum von einem andern abteilen; kann auch durch eine Bretterwand geschehen.

3. ausscheren, sich von der bisherigen Richtung scheiden, trennen von einem Schiffe, von den unteren Wolken.

4. schneiden (mit der Schere); die Haare scheren, Tuch scheren.

5. mähen, Gras scheren, Rasen scheren.

6. sich bekümmern um, sich Mühe machen um — „Was schert mich Weib, was schert mich Kind“ . . .

7. gehen, eilen, laufen, sich eilig entfernen, sich plötzlich von einer Gesellschaft trennen: „scheren Sie sich zum T . . . . .!“

8. in einer Weberei Garn scheren.

Nur die drei ersten Bedeutungen sind in der Seemannssprache gäng; und zwar ist 2. dahin erweitert, daß „ein Tau scheren“ nicht nur gebraucht wird wenn dadurch ein Raum abgeschoren werden soll, sondern ganz allgemein, z. B. Wäschejollen scheren, wobei allerdings zu bedenken ist, daß durch jedes Scheren eines Taues schließlich der Raum in zwei Teile geschieden wird. Die Grundbedeutung ist „abscheiden“. Althochdeutsch sceran, mittelhochdeutsch schern; altnordisch skera, angelsächsisch sceran, im Altfriesischen, wo das Wort eine zahlreiche Verwandtschaft hat, skera. — Die nordischen Scheren bedeuten geteilte, von einander schroff „geschiedene“ Felsen, vergl. norwegisch skjera, schwedisch skära, dänisch skjäre.

**Schiemann,** der. „Der auf den Bootsmann folgende Unteroffizier, dem die Takelage des Fockmastes angeht, so wie dem Bootsmann die Takelage des großen Mastes und dem Bootsmannsmaat diejenige des Besahnmastes.“ Kilian: „schim-man (schieman) proreta, qui in prora tutelae navis presidet.“ „Vocatur ille in navibus cujus est omnium vasorum et instrumentorum curam habere“. Brem. Mscr. „Und dese jegenwardige beide menne mit ohm (dem Capitain) gesegelt dar dann Gerth Spanman thom ersten schymman, auerst darnach houetbossman gewesen“,

Brem. Urk. v. 1580. Nach einer Wismarer Urkunde von 1580 unterschied man: A. hovetbossmann, B. schymman, C. tymmerman, D. E. F. bosmans, G. puitker auf einem Schiffe; letzterer war der Geringste (s. Pütker). Dem deutschen Schiemann entspricht das dänische Skibmand und das schwedische Skipman, und das legt die Annahme nahe, daß Schiemann eigentlich Schipmann (entsprechend den Bootsmann) geheißen habe und daß das p vor m ausgefallen sei, beziehungsweise sich zu m assimiliert habe. Die Frage würde uns nichts weiter angehen, da die Tage des Schiemanns vorüber sind, und mit dem Amt wäre auch der Name ausgestorben, wenn nicht das Wort **Schiemannsgarn** ihn gerettet hätte, die Bezeichnung eines schönen, glatten, sauber geschlagenen zu den verschiedensten Zwecken verwendbaren dicken Bindfadens. Nach Weiland hätte der schimman davon den Namen, „om dat hy is de schim en schaduw van den hoogbootsman“ (!)

**Schiff**, das, hat vom Einbaum bis zum Linienschiff so viele Wandlungen durchgemacht, daß es vermessen wäre, mit wenigen Worten sagen zu wollen, was ein Schiff sei. Wir fragen daher nur nach der Herkunft des Namens „Schiff“. Es ist behauptet worden, es läge ihm ein vorauszusetzendes gotisches Zeitwort skipan zu Grunde, etwa mit der Bedeutung, „hohl machen“. Es ist auch nicht zu leugnen, daß das Wort den Eindruck macht, als habe in frühesten, indogermanischen Zeiten die Stammsilbe den Vokal i getragen. Indessen verschieben sich Vokale leicht, und gerade Schiff hat einen reichen Wechsel zwischen a, e, i und sogar io aufzuweisen. Da ist 1, das hochdeutsche Schiff, 2, das niederländische scheep, 3, das altfriesische skapp, 4. das gädhelische sgiob. Zu 1, gehört mittelhochdeutsch schif, althochdeutsch scif, gothisch und altnordisch skip, angelsächsisch scip, englisch ship, altsächsisch skip, neuniederländisch in der Einzahl schip, dänisch skib, französisch esquif (Boot). Zu 2, die neuniederländische Mehrzahl von schip, schepen, mittel- und altniederländisch scheep, mittelniederdeutsch schep, schepen, scheper, althochdeutsch scef, scefsaufi, scefsaufig-schiffbrüchig, lettisch skepe. Zu 3, bretonisch skaf, gädhelisch scafa, griechisch skafos. Wenn wir nun in so verschiedenen Sprachen in dem Worte das wir Schiff nennen anstatt des i oder des e den Vokal a finden, so kann es nicht allzu kühn sein, auf eine vorgermanische Wurzel skap und auf

das althochdeutsche skapjan als Ursprung zu schließen. Dieses letztere Zeitwort skapjan heißt schaffen. Allerdings nicht in dem Sinne des biblischen Schöpfungsberichtes: „etwas aus nichts ins Dasein rufen", sondern gemäß dem altgermanisch-heidnischen Schöpfungsgedanken: „aus rohem Stoffe etwas zu einer Gestalt herausbilden". Und zwar geschah solches Herausbilden aus dem Urstoff nach germanischer Vorstellung durch „schaben". (s. schaffen = essen). Holz war der Stoff an den man dachte. Skapjan heißt, mit irgend einem Werkzeug in Holz arbeiten und aus Holz etwas herstellen, „schaffen"; heißt durch Ausstechen, Ausgraben, Aushöhlen, Schnitzen, Schneiden, Glätten, Hobeln, Schaben einen Baumstamm zu einem Boot gestalten und umschaffen. Das war zunächst nur ein Einbaum, aber so fing eben der Schiffbau an. Und eben darum findet man bei den alten Deutschen so häufig eine Zusammenstellung von Schiffen und Leichen und eine gewisse Gleichstellung von Schiff und Sarg, weil das Schiff sowohl wie der Sarg ein Einbaum war. So einfach die Sache ursprünglich war, so einfach, aber naheliegend war das Wort dafür aus der Tätigkeit bei der Herstellung der Sache zu finden. Eine zwar ebenso einfache, aber doch lange nicht so geistreiche Bezeichnung von Schiff ist vaisseau, provençalisch vaissel, englisch vessel, italienisch vascello vom lateinischen vas, vasculum = Gefäß. Das „Bremer Wörterbuch" glaubt die Sache damit abgetan zu haben, daß es schrieb, Schiff komme von schieben, „weil die ersten Schiffe, deren sich eine Nation bedient hat, ohne Zweifel kleine Schiffe waren, welche mit Stangen fortgeschoben wurden". Diese Erklärung ist um weniges besser als die scherzhafte, die vom schiefen Bau redet. — Die Ausrüstung etc. etc. eines Schiffes hieß mittelniederdeutsch eskipasje; daraus ist das französische Wort equipage geworden. — Hier eine kurze Übersicht über die Benennung der Schiffe wie sie gegenwärtig üblich ist. Bei den Segelschiffen wird die Unterscheidung nach der Art der Takelage getroffen. Ein **Vollschiff** hat drei vollgetakelte d. h. mit Rahen versehene Masten; eine **Bark**, die besonders stark vertretene Art von Segelschiffen für große Fahrt, hat Groß- und Fockmast mit Rahen, den Besanmast aber mit Schratsegeln, eine **Schunerbark** hat Masten wie eine Bark, aber an Groß- und Fockmast keine unteren Rahesegel sondern Gaffelsegel, eine **Brigg** hat Gross- und Fockmast, vollgetakelt und

am ersteren noch einen Besan, der aber Briggsegel heißt; eine **Polackerbrigg**, s. d., eine **Schunerbrigg** oder **Brigantine** ist wie die Schunerbark getakelt, doch ohne Besanmast, ein **Dreimast-Marssegel-Schuner** hat den Fockmast vollgetakelt und der Großmast ist gleich dem Besanmast, ein **Dreimast-Gaffel-Schuner** hat drei Besanmasten, die aber Schunermasten genannt werden; ein **Dreimast-Topsegel-Schuner** is gleich dem Dreimast-Gaffel-Schuner, nur daß sein Fockmast Mars- und Bramrahen führt; ein **Marssegel-Schuner** hat den Fockmast vollgetakelt und einen Schunermast; ein **Topsegel-Schuner** hat zwei Schunermasten, von denen jedoch der Fockmast Mars- und Bramrahen führt; ein **Gaffel-Schuner** hat zwei einfache Schunermasten mit Gaffelsegel und Gaffeltopsegel und ist der eigentliche, richtige, weitverbreitete, leicht zu handhabende Schuner, wie er mit wenig Bemannung die weitesten Fahrten unternimmt. Die Engländer nennen ihn fore and aftschuner, weil beide Masten gleich getakelt sind, und so kann man ihn auch bei uns nennen hören; ein **Chasse-Marée** s. d.; ein **Lugger** s. d.; ein **Kutter** s. d.; ein **Slup** s. **Schaluppe.** — Außerdem gibt es **Viermastschiffe**, und zwar Viermast-Vollschiffe mit Fockmast, Großmast, Kreuzmast, Jiggermast, von jigger, „a small square sail on a mast and boom at the stern of a boat," man würde also Treibermast sagen können; **Viermastbarkschiffe** mit Fockmast, Großmast, Kreuzmast und Besanmast; und **Viermastschuner**, ebenfalls mit Fockmast, Großmast, Kreuzmast und Besanmast. Und sogar zu **Fünfmastschiffen** hat man sich verstiegen, nämlich zu **Fünfmastvollschiffen, Fünfmastbarkschiffen, Fünfmastschunern**; als Namen für die Masten der ersteren sind in Vorschlag gebracht Fockmast, Großmast, Kreuzmast, Jiggermast, Achterkreuzmast; für die beiden letzteren Fockmast, Großmast, Kreuzmast, Jiggermast, Besanmast. — Die **Kriegsschiffe** werden bei uns zur Zeit eingeteilt in Linienschiffe, Küstenpanzerschiffe, Große Kreuzer, Kleine Kreuzer, Panzerkanonenboote, Schulschiffe, Spezialschiffe, Torpedofahrzeuge. — Über die Benennung der Schiffe nach der Anordnung ihrer Decks s. Deck.

**Schiffsbesichtigungskommission**, die, eine Kommission bei der Kaiserlichen Marine, bestehend aus einem Seeoffizier und den nötigen technischen Mitgliedern, deren Aufgabe es ist, Handelsdampfer auf ihre Brauchbarkeit als Kriegschiffe zu be-

sichtigen und sich über ihre Verwendbarkeit im Falle einer Mobilmachung etc. auf dem Laufenden zu erhalten. Schon vor 600 Jahren wußte man von einer, allerdings nur nach Bedarf im einzelnen Falle zusammentretenden Schiffsbesichtigungskommission. Im Jahre 1293 erteilte König Philipp der Schöne von Frankreich als Lehnsherr über Flandern „den Bürgern und Einwohnern von Lübeck, Gothland, Riga, Campen, Hamburg, Wismar, Rostock, Stralsund und Elbingen und einigen anderen das deutsche Meer befahrenden Kaufleuten, bey ihrer Fahrt auf Flandern oder von da zurück, es sey zu Wasser oder zu Land, in allen Teilen seines Reichs freyen Handel gegen Erledigung der üblichen Abgaben. Jedoch sollten sie nirgends nach Frankreich Wolle, Leder oder andere Waren aus England, Schottland oder Irland oder aus Landesteilen, die der Herrschaft der Engländer unterworfen sind, einführen, noch selbst auf dem Meere verschiffen, bei Verfall des Gutes und anderen Strafen nach des Königs Gutdünken. Ebenso sollten sie keine Güter aus Frankreich nach England führen und daselbst verkaufen, bei gleicher Strafe. **Auch behält sich der König vor, ihre Schiffe, die er zum Kriegführen bedürfe, ihnen abzumieten oder abzukaufen, nach der Schätzung von vier unbescholtenen Männern, zur Hälfte aus ihrer, zur andern aus des Königs Untertanen genommen.“** (Sartorius. — Lappenberg, Hansa, I 272.)

**Schiffsregister**, das. „Um nun jederzeit den an den Schifffahrtsverhältnissen beteiligten Kreisen Gelegenheit zu geben, sich über den Zustand irgend eines Schiffes ausreichend zu unterrichten, werden von den Besichtigungsinstituten Register, d. h. Schiffslisten, herausgegeben. Diese enthalten außer dem Namen und dem Unterscheidungssignal der bei dem bezüglichen Besichtigungsinstitut klassifizierten Schiffe die Hauptdimensionen derselben, die Klassenzeichen (s. A), das Datum der letzten Besichtigung und die Angabe des Materials, aus welchem sie erbaut sind, u. dergl, m.“ Besonders enthalten sie auch die Klassifizierung nach Art der Fahrten. Dabei bedeutet

k Kleine Küstenfahrt, die Fahrt längs den Küsten des Festlandes und den Inseln der Nordsee vom Kap Gris Nez bis zum Aggerkanal, im Kattegat südlich von Friedrichshaven und Gothenburg, in den Belten und im Sund, sowie längs der Küste der Ostsee.

K Große Küstenfahrt, die Fahrt in der Ostsee, in der Nord-

see, im Englischen Kanal, im Mittelländischen und Schwarzen Meer, sowie in überseeischen Gewässern ähnlicher Art.

Atl. Atlandische Fahrt, die Fahrt innerhalb des Atlantischen Ozeans, sowie Zwischenfahrten in indischen und chinesischen Gewässern und im Stillen Ozean.

L. Große Fahrt, die für die vorhergehenden Fahrten festgesetzten Grenzen überschreitende Fahrt.

Schiffe, deren Bug mit besonderen Verstärkungen für die Fahrt durch Eis versehen ist, erhalten außer dem Fahrzeichen noch die Bezeichnung: (E).

**Schiffstaufe** die = Stapellauf. Diese Taufe erinnert äußerlich in zweierlei Hinsicht an das christliche Sakrament der Taufe, wie wenig sie auch sonst damit zu tun hat. Einmal ist taufen = tauchen, was früher beim Sakrament der Taufe geschah und jetzt bei der Schiffstaufe geschieht, indem das Schiff, wie es bei den dabei gehaltenen Reden zu heißen pflegt, „in sein Element hinabtaucht.“ Sodann ist die Namengebung mit dem Tauchen verbunden. Frühe schon ist das altgermanisch-heidnische Namensgebungsfest mit der christlichen Taufe zu einer Feier verbunden worden. Bis zum Augenblick der Taufe wird — wenigstens bei uns; bei anderen Nationen ist es, wie auch bei unseren Handelsschiffen, anders — der Name eines Kriegsschiffes geheim gehalten. Es ist daher für die beteiligten Kreise ein spannendes Geschäft, aus den Einladungen, aus den Zurüstungen und Vorbereitungen und zuletzt aus dem Verlauf der Taufrede den kommenden Namen zu erraten.

**schiften** heißt irgend eine Sache von einer Seite auf die andere bringen, von einer Stelle auf die andere bewegen, ihr einen andern, neuen, besseren, unter veränderten Umständen richtigeren Platz anweisen, etwas teilen, abteilen, absondern, ordnen, anordnen, sichten, schichten. Das Wort ist niederdeutsche Form für schichten, nach dem so oft zur Anwendung gekommenen Gesetz der Lautverschiebung, nach dem Graft und Gracht, Schacht und Schaft, Kraft und kracht und viele ähnliche sich einander entsprechen.

**schlackern** bedeutet eine Ungeschicklichkeit oder Unvorsichtigkeit beim Rudern, infolge deren das Wasser spritzt und die im Boote befindlichen Leute naß macht. Ein niederdeutsches Wort, das gebraucht wird wenn ein Kind etwas von seiner Suppe

auf das Tischtuch oder die Serviette tropfen läßt; sodann auch für anhaltenden feinen Regen, für Nässen, Schmutzen, Beschmutzen. Das Wort ist Iterativum von slaggen, das wir im Hochdeutschen in der Verbindung Niederschlag und Schlagregen kennen.

**Schladding**, die. Es gibt viele Arten, auf die das Tauwerk an Stellen, wo es dem Schamfilen ausgesetzt ist, bekleidet und geschützt wird. Eine derselben nennt man Schladding, d. h. mit Schladding bekleiden. Das niederdeutsche Wort sladde heißt Lumpen, Lappen, Fetzen, Stück altes Zeug. Eine Schladding ist also die Bekleidung eines Taues mit altem Segeltuch. Sladde ist verwandt mit unserem schlodderig, bedeutet also etwas das schlaff, nachlässig, unordentlich lumpig herunterhängend ist.

**Schlag**, der.

1. Röding: „Wenn man ein Tau um einen Gegenstand herumschlägt, zum Beispiel um ein anderes Tau, um ein Spill u. s. w., so daß es eine ganze Umwälzung um diesen Gegenstand macht und die beiden Enden kreuzweise über einander zu liegen kommen, so ist dieses ein **ganzer** oder ein runder **Schlag**; macht man diese Umwälzung noch einmal, so ist es ein **doppelter Schlag**; geht die Umwälzung aber nicht rund um, so daß sich die beiden Enden nicht berühren, so ist es nur ein **halber Schlag**.“

2. Wenn ein Schiff zu kreuzen genötigt ist und es fährt demgemäß einmal nach einer und dann nach der anderen Richtung, so nennt man jedesmal die nach einer Richtung zurückgelegte Strecke einen Schlag.

3. Der Schlag mit dem Riemen beim Rudern; er ist ein „Schlag ins Wasser“, aber ein wirkungsvoller, nicht, wie im Hochdeutschen, eine vergebliche Arbeit.

4. Wenn ein Schiff ungleich geladen ist und sich infolgedessen auf die Seite neigt, so sagt man: es hat Schlagseite.

Alle diese seemännischen Bedeutungen von Schlag gehen, wie überhaupt auch sämtliche hochdeutsche Anwendungen des Wortes, auf die ursprüngliche Bedeutung des Zeitwortes schlagen zurück, gotisch slahan: unaufgehalten eine gewisse Richtung ein**schlagen.**

**Schlappgording**, das, gehört zu den Gordingen der unteren, großen Segel und hilft deren Tuch nahe an die Rahe bringen, wenn sie festgemacht werden sollen. Und zwar holen die Buggordinge das Unterliek des Segels nach der Mitte der Rahe, die

Nockgordinge das Seitenliek steif längs der Rahe. Nachdem dieses geschehen ist hängt immer loses Tuch schlapp, d. h. ohne daß eine andere Kraft als die der eigenen darauf steht, unter den Rahearmen. So sind denn hier auch noch Gordinge angebracht, die, weil sie das schlappe Tuch an die Rahe holen, Schlappgordinge heißen.

**Schlaufe**, die, bedeutet das was hochdeutsch eine Schleife heißt, ein Öhr, eine Öffnung, eine Schlinge. Das Wort ist nichtniederdeutsches Dialektwort und daher dem niederdeutschen Seemann wenig mundgerecht. Althochdeutsch slouf, mittelhochdeutsch sloufe (Lexer, 233) von sloufen. Im Niederdeutschen ist slöpe, slove, slöfe = geschlungener Knoten.

**Schlenge**, die, heißt ein faschinenartiges, von Pfählen festgehaltenes Reisiggeflecht zum Schutze der Küste oder des Ufers und zur Beförderung des Landanwuchses, da die Schlengen den Schlick bei ablaufendem Wasser zurückhalten und ansammeln. Sie finden sich überall da, wo es Schutz gilt gegen das Losreißen von Land durch die Meeresfluten und wo man zugleich dem Meere Land abgewinnen will, wie das am Dollart, an der Jade und anderswo bereits mit großem Erfolg versucht worden ist. Das Wort kommt von schlingen, niederdeutsch slengen, da das Reisig durch Verschlingen und Flechten Festigkeit erhält.

**schleppen**, kommt für sich allein und in Zusammensetzungen wie abschleppen, aufschleppen, ausschleppen, einschleppen vor und bedeutet, daß ein Schiff ein anderes fortbewegt, das sich aus eigener Kraft nicht fortbewegen kann oder mag. Das schleppende Schiff heißt, wenn es das Schleppen als Beruf betreibt, Schlepper oder Schleppdampfer, und man sagt, daß es das geschleppte Schiff im Schlepp hat. Niederdeutsch slepen, Weiterbildung von slipen, heißt gleiten machen, machen daß sich etwas gleitend bewegt. Daher heißt eine Last schleppen nicht sie auf der Schulter tragen, sondern sie auf dem Boden hinter sich herziehen (s. Schlipp).

**Schleuse**, die. „Ein sehr nützliches Wassergebäude, vermittelst dessen sich das Wasser in dem von dieser Schleuse eingeschlossenen Raum oder in der Kammer derselben erhöhen und erniedrigen läßt.“ (Roeding) Schleusen, die einen Hafen vor den Bewegungen der Ebbe und Flut verschließen, waren demnach vor 100 Jahren noch nicht üblich. Da eine Schleuse ein Verschluß-

ding ist, so hat man zur Erklärung auf das althochdeutsche sliozan, schließen, schließen wollen; das geht aber nicht, weil sonst sich das z zu t im Niederdeutschen und Niederländischen hätte verschieben müssen, das ist aber nicht geschehen, da Schleuse hier nicht slüt und sluyt, sondern slüs und sluys heißt. Daher müssen wir im romanischen Sprachgebiet Umschau halten, wo man früh mit Erbauung von Wasserwerken begann. Schleuse kommt in der Tat von daher. Vom lateinischen excludere ist zunächst das mittellateinische exclusa, sclusa gebildet, davon das spanische esclusa und französische écluse, das sich durchs Holländische — sluys, sprich sleus — zum deutschen Schleuse weitergebildet hat.

**Schlick**, der, ist der an den Nordseeküsten sich niederschlagende zarte, weiche, fette, schlüpfrige, sehr fruchtbare Meeresschlamm, die Erde aus der Kooge, Groden und Polder bestehen, aus der der Marschboden sich gebildet hat. Neuerdings bringt man von der Küste den ausgebaggerten Schlick ins Binnenland zur Verbesserung unfruchtbarer Moor- und Haidestrecken. — Das Wort müßte eigentlich Schlich oder wenigstens Schliek heißen und heißt an Ort und Stelle auch slik mit langem i, weil es von sliken, schleichen, gleiten, schlüpfen kommt; also „schlüpfrige Erde.“ — „Schlickrutscher“ nennt man an der Nordsee scherzweise die Küstenfahrer.

**schlieren**, bedeutet das Rutschen einer Sache; z. B. wenn einer ein Tau fiert und er fiert es nicht Hand über Hand, sondern läßt es sich durch die Hand rutschen, was unter Umständen eine schmerzliche Verletzung derselben verursachen kann, so schliert das Tau. Oder es macht einer eine Schlinge, die sich nicht zuziehen soll und er macht sie nicht ganz richtig, daß sie sich doch gleitend zusammenzieht, so heißt es: der Knoten schliert zu. Ein niederdeutsches Zeitwort, eigentlich sliren, mit der Bedeutung gleiten, schlüpfen, rutschen; zusammengezogen aus sliddern, dem bekannten Zeitwort schliddern für schleifen, glitschen, wie es Kinder auf zugefrorener Gosse betreiben.

**schlingern** bedeutet im Sprachgebrauche des Seemanns das Schwanken des Schiffes nach beiden Seiten hin, das Sichüberlegen bald nach Steuerbord, bald nach Backbord. Das Zeitwort ist Iterativum vom niederdeutschen slingen, und dieses bedeutet eigentlich: sich bewegen wie eine Schlange, Schlangenbewegungen

machen, also das hochdeutsche „schlängeln." — Um die keineswegs zu den Annehmlichkeiten der Seefahrt gehörigen Schlangenbewegungen eines Schiffes zu vermindern, werden in neuerer Zeit an den Schiffen besondere **Schlingerkiele** angebracht. „Sie sind stets symmetrisch auf beiden Schiffsseiten in der Kimm, d. h. an der Stelle des Schiffsbodens angebracht, welche die Abrundung zwischen dem horizontalen und vertikalen Teile bildet. Sie erstrecken sich der Länge nach etwa über die halbe Schiffslänge, und zwar in der Mitte des Schiffes, und sind an den vorderen und hinteren Enden in einer schlanken Kurve abgerundet".

**Schlipp,** die, ist eine Art Helling, eine geneigte Ebene am Wasser, auf die man ein ausbesserungsbedürftiges Schiff aufschleppt. Aber nicht vom Schleppen hat sie den Namen, sondern von schlippen; denn nicht daß das Schiff aufgeschleppt wird ist die Hauptsache und hat bei der Benennung den Ausschlag gegeben, sondern die bequeme Art, auf die man das ausgebesserte Schiff wieder zu Wasser bekommt, indem man es einfach schlippen läßt. Darum ist es nicht ratsam, daß man, wie neuerdings wohl geschieht, die Schlipp Schleppe nennt, denn Schleppe ist etwas das geschleppt wird; das fertig ausgebesserte Schiff wird aber nicht geschleppt, abgeschleppt wie ein auf Grund geratenes Fahrzeug, sondern man läßt es schlippen, auf der Schlipp, auf der geneigten Ebene zum Wasser hinab gleiten; grade wie man eine Ankerkette durch Öffnen des **Schlippschäkels schlippen,** d. h. ins Wasser hinabgleiten läßt, wenn man keine Zeit hat den Anker zu lichten. Niederdeutsch slippen = schlüpfen, gleiten, hinabgleiten.

**Schloiknie**, das. „Die Schloikniee dienen dazu, den Auslieger des Galjons von der Seite zu umfassen und mit dem Bug des Schiffes zu verbinden. Auf jeder Seite des Galjons liegen deren zwei; der gebogene Arm liegt mit seiner hohlen Bugt gegen den Bug des Schiffes, und zwar auf dem Bergholz, der andere Arm ist mit dem Ausleger verbolzt". Bobrik II. 2. 2371. Das für unser Auge etwas sonderbar aussehende Schloi müßte eigentlich Sloi heißen und hat im Niederländischen, woher es stammt, die Form sluy. Unser niederdeutsches sluten = schießen heißt nämlich im Niederdeutschen sluiten, sluyten, und bedeutet ursprünglich biegen, krümmen, zusammenbiegen, vereinigen, verbinden, lateinisch claudeo. Dieser Begriff liegt ganz und voll in

Schloiknie, das mit zwei Armen eine Verbindung herstellt zwischen Schiff und Gallion.

**Schlossholz**, das, ist kein Holz, sondern ein vierkantiges Stück Eisen, das durch das Schloßgat am Fuße der Stenge durchgesteckt wird, so daß die beiden vorstehenden Enden auf die Längssaling aufzusitzen kommen und so die Last der Stenge tragen. Das Schloßholz ist also nicht nur kein Holz, es ist auch kein Schloß. Es müßte Schlußholz oder Schließholz heißen, da es den Anschluß der Stenge an den Mast bewirken hilft und niederdeutsch slotholz, niederländisch slothout, sluthout im Dänischen, sluthult im Schwedischen heißt. Im Mittelhochdeutschen heißt sloz Schlußstein eines Gewölbes.

**Schmack**, die, ein Küstenfahrzeug mit flachem Boden, vorn und hinten voll und rund gebaut, mit einem Pfahlmast und einem Treiber. Englisch smack: „A large sloop, with a gaff-topsail and a running bowsprit, used chiefly in the coasting and fishing trade." Französisch semaque, niederländisch smak, niederdeutsch smak und smakke. Das Wort steht für Schnack, vielleicht weil die Erinnerung an Schnack = Geschwätz vermieden werden sollte. — Im Niederdeutschen ist snake eine Art von Schlangen, die sich im Wasser, in Sümpfen und alten Gräben aufhält und herumkriecht und schleicht. Von dieser Bewegung wird das an den Küsten herumkriechende und schleichende — vergl. „Schlickrutscher" — glatte Fahrzeug den Namen haben. Schon im Althochdeutschen gab es einen Schiffsnamen snacga, mittelhochdeutsch snacke, und zwar war es ein „langsam fahrendes" Schiff, mit sneggo, Schnecke (s. Schnigge) verwandt, vom althochdeutschen snahan, kriechen, schleichen. Man dachte also jedenfalls an ein schwerfälliges Schiff, denn man machte auch in althochdeutschen Zeiten schon Unterschiede zwischen langsamen und schnelleren Schiffen. So bedeutete seit dem 5. Jahrhundert unserer Zeitrechnung tragamunt, tragemunt, tragmunt ein sehr schnellfahrendes Schiff, altnordisch dromundr; altfranzösisch dromon; griechisch dromon, der Läufer, (nicht zu verwechseln mit dem tragemunt, aus dem unser Dragoman (s. d.) entstanden ist). — Verwandt ist mit Schmack auch das angelsächsische snacca. Aus der französischen Form für Schmack semaque ist das italienisehe semacca, das spanische, portugiesische zumaca entstanden.

**Schmarting**, die, ist eine Bekleidung einer dem Schamfilen ausgesetzten Stelle mit altem Segeltuch, also im Wesentlichen dasselbe wie Schladding, nur daß man bei beiden Wörtern von verschiedenen Gesichtspunkten ausgegangen ist; bei Schladding von der Bekleidung, bei Schmarting aber von dem Schaden, der entsteht, wenn die betreffende Stelle nicht bekleidet ist, denn dann gibt es eine Schmarting, ostfriesisch-niederländisch smarting, eine durch Reiben entzündete Stelle auf der Haut, eine schmerzhafte Verletzung; smarten heißt schmerzen, aber nicht so allgemein wie im Hochdeutschen, sondern: „durch Reiben wund werden und dann wehe tun"; daher das Wort smartfel = schampfel (s. schamfilen) für Epidermis, da diese sich durch Reiben an einem harten Gegenstand leicht „schamfilt" und dann sehr schmerzt. Solches Reiben zu verhüten, solche „Schmarting" zu verhindern, wird eine Schmarting angelegt.

**Schmeerreep**, das, ist ein Sicherheitstau, das geschoren wird, um in Wirkung zu treten, wenn das eigentliche Tau aus irgend einem Grunde nicht halten sollte; also etwas das an sich überflüssig ist und nur der größeren Vorsicht halber, um ein Übriges zu tun, benützt wird, damit man desto besser und sicherer fahre. Es mag der Benennung der Gedanke an das Sprichwort zu Grunde liegen: „Wer gut schmeert, der gut fährt", d. h. wer dem Kutscher kein Trinkgeld gibt, der fährt zwar auch, wer ihm aber eins verabreicht, der fährt besser, schneller, sicherer. Jemanden schmieren heißt ihn bestechen, sich seiner durch Bestechung versichern, und eine Versicherung ist das Schmeerreep, ist auch die **Schmiergording** gewesen. — Es braucht kaum ausdrücklich bemerkt zu werden, daß das Gesagte nur den Wert einer Vermutung hat und daß unser Wort noch einer wissenschaftlichen Erklärung harrt.

**Schmiege**, die, heißt der mit einer beweglichen Zunge versehene Zollstock der Schiffszimmerleute, der dazu dient, die Schmiegung d. h. die Abweichung vom rechten Winkel zu messen, wie sie sich der Gestalt des Schiffes gemäß an den Spanten findet; ein Schrägemaß. Die Bedeutung von schmiegen ist „sich eng an etwas drücken", wobei man sich, wenn es not tut, aus der geraden in eine geneigte Lage bewegen muß, seinen Winkel zu verändern genötigt sein kann. Hierher gehören auch schmücken, weil das schmückende Kleid sich anschmiegt und **schmuggeln**,

weil der Schmuggler ein sehr anschmiegendes Wesen haben muß, um hinter einem Baum oder Busch Deckung suchen zu können.

**Schnabel**, der, meist in der Verbindung Schiffsschnabel, ist der vorderste Teil des Schiffes, wie Schnabel der vorderste Teil des Vogels ist. Schon bei den Alten hatte der Bug eine rostrumartige, geschnäbelte Gestalt, wie die columna rostrata hinlänglich beweist. Aus rostrum ist spanisch und portugiesisch rostro = Angesicht entstanden, wie es auch schon im Lateinischen bei Plautus und anderen Schriftstellern gebraucht worden war, als zwar volkstümliche, aber nicht unedle Bezeichnung. Bei uns wird Schnabel für Mund gebraucht, aber nur in verächtlichem Sinne. Der Seemann sagt von seinem Schiff lieber: „es steckt die Nase in den Wind“ als: „es steckt den Schnabel in den Wind“. — Das Wort gehört zu der in schnappen enthaltenen Wurzel snab.

**Schnau**, die, ein Schiff wie eine Brigg, also zweimastig, mit Rahesegeln, aber mit der besonderen Eigentümlichkeit, daß für den Besan ein besonderer Mast errichtet ist, und zwar ganz dicht hinter dem Großmast, so nahe, daß sein oberes Ende zwischen der Längssaling dieses Mastes befestigt ist. Diese Einrichtung ist geblieben, auch nachdem die Schnau selbst verschwunden ist: man hat heute noch neben den Masten **Schnaumasten** stehen für die Schratsegel und den Besan. — Schnau kommt vom niederdeutschen snau der Schnabel, eigentlich die Schnauze; ursprünglich hat also nicht dieser eigentümliche Mast, sondern der besonders auffallend oder hervorragende Schnabel den Namen hergegeben, das rostrum. Niederländisch snauw, dänisch snau, schwedisch snau, englisch snow, französisch senau, italienisch senau, portugiesisch senau. Das Bremer Wörterbuch sagt: snau = Schnauze, das hervorstehende Maul mit der Nase bei einigen Tieren. Im uneigentlichen Sinne wird es von einigen leblosen Dingen, deren vorderstes Ende hervorragt oder schmal und scharf zugeht, gebraucht, z. B. Schiffe sind **up de snau** gebaut, wenn sie vorne spitz zulaufen.“ So hat ja auch im Hochdeutschen eine Kanne eine „Schnauze.“

**Schnicke**, die, war zu Rödings Zeiten (1794) ein kurzes, rundes, bloß in der Nordsee gebräuchliches Fahrzeug zum Fisch- und Austernfang, kleiner als die Schmack; jetzt (Doornkaat) ein leichtes, langes und spitz zulaufendes Fährboot für Binnenkanäle.

Zur mittelniederdeutschen Zeit war es ein Beiboot einer Kogge. In einer Lübischen Urkunde von 1368 heißt es: de stede schollen othmaken teyn cogghen ghemannet mit ghuden wepenern, dat is tho vorstande hunderd wapende man in enen giwelken kogghen onde tho giwelken koggen schollen wesen een schute onde een snykke.“ Es ist eigentlich dasselbe wie Schmack, jedenfalls gleichen Ursprungs mit diesem vom althochdeutschen snahan, kriechen, gleiten, schlüpfen, schleichen; es bedeutet also jedenfalls keinen besonderen Schnellsegler. Niederländisch snick, altnordisch, norwegisch snekkja, dänisch snekke, snakke, althochdeutsch snacga.

**Schnürboden**, der. Wenn die Pläne und Zeichnungen eines Schiffes fertig sind und es geht nun an die Ausführung, so ist die erste Arbeit das Abschnüren des Schiffes. „Es ist dies eine Arbeit, welche das Aufzeichnen der Konstruktionslinien des Schiffes in natürlicher Größe auf dem Fußboden eines besonders hierfür gebauten Raumes, des sogenannten Schnürbodens, ausmacht.“ Das Aufzeichnen geschieht nach den betreffenden Maßen der Pläne mittelst der Meßschnur.

**Schoner**, auch **Schuner**, der. Das Kennzeichnende dieses seetüchtigen, gutsegelnden, leicht zu bedienenden schmucken Segelschiffes ist die ausgiebige Verwendung von Schratsegeln. Wenn man von einer Schuner-Takelage spricht, so sind stets Schratsegel gemeint im Gegensatz zu Rahesegeln. So sagt man z. B. Schunerbrigg zu einem Fahrzeug, das vorne Rahen, hinten Schunertakelage hat. Niederländisch schoener, schwedisch, dänisch skooner, französisch schouner, italienisch, spanisch, portugiesisch scuna, englisch schooner, scooner. Das Wort soll amerikanischen, neuenglischen — im geographischen Sinne — Ursprunges sein. It seems to have been proved beyond controvercy that the name, like the vessel itself, is of American origin, being from a New England word **scoon**, to skim or skip upon the water, to make ducks and drakes. The first vessel of the kind is said to have been built at Gloucester, Mass „by Captain Andrew Robinson about 1713; and the name was given to it from the following circumstance. Captain R. hat construeted a vessel, which he masted and riggedt in the manner that schooners now are, and on her going off the stocks into the water a bystander cried out; „O how she scoons!“ R. instantly replied: „A scooner let her

be;“ and from that time this class of vessels has gone by that name.“ Also von der leichten, schwebenden Bewegung ist der Name genommen.

**Schönfahrsegel**, das, verkürzt **Schoversegel** (bei Röding). Man sollte denken, das wäre die richtige Bezeichnung für Leesegel, weil diese nur bei schönem Wetter gefahren werden. Das ist aber nicht der Fall, sondern das Großsegel heißt so. Offenbar darum, weil es das hauptsächlichste Segel ist, das dem Winde die meiste Fläche darbietet, das also die schönste d. h. schnellste Fahrt verursacht. Auch war es das Segel, das am längsten stehen blieb, wenn andere bereits geborgen waren, das Segel, vor dem sichs am schönsten beiliegen ließ. Der Verfasser der „Beschriving von der Kunst der Seefahrt,“ Lübeck 1673, schreibt: „Wie ich Anno 1647 in des Hertzogen von Venetien Diensten war, kamen auff uns zu, zwischen Candia und Malta in der Morgenstund der Admiral von Tripoli, gemondiert mit 36 Stücken und 16 Metanen Bassen: wir fochten mit ihnen von dem Morgen biß an den Abend ungefehr zu 6 Uhren. Es war ein hartes Gefecht, so, daß wir unterweilen ein dem andern eine geraume Zeit an Bort lagen, biß endlich unser Schiff durch 55 Fatiens, oder fünff und fünfftzig hundert Pundt Pulver, mit allen die darinnen wahren auffflohe und das Unterteil ging alsofort zu Grunde. Ich aber war zu meinem Glück gerade zuvor über Bort gesprungen, weil ich sahe, daß ich nicht länger Zeit hatte da zu bleiben, daß Wasser ging aber ziemlich holl, weil wir die vorige Nacht vor ein Schonvorsegel hätten beygelegen, welches auch beyde Schiffe ins bordiren so an einander rammeln thäte, daß man kaum das stehend darin behalten konte.“

**Schore**, die, oft auch pleonastisch Schorbaum, ist ein als Stütze dienender Balken; so heißen z. B. die Bäume, mit denen man ein aufgeschlepptes oder im Dock befindliches Schiff stützt, Schoren. Niederländisch schoor, altenglisch schore, englisch schore. Es bedeutet ein geschnittenes, gespaltetes Stück Holz und ist mit scheren gleicher Herkunft von skeren (Präter. schor), aus der Wurzel skar, schneiden, spalten.

**Schot**, die, das Tau, welches die untere Ecke eines Rahesegels nach unten und hinten, die hintere Ecke eines Gaffelsegels oder eines Stagsegels nach hinten holt. Eigentlich heißt aber die Ecke Schot, an der dieses Tau befestigt ist. Der größeren

Deutlichkeit wegen, heißt diese Ecke jetzt tautologisch Schothorn oder Schothörn; Schot allein würde aber völlig genügen, wenn eben nicht der Name des Segelteiles auf das daran sitzende Tau übergesprungen wäre. Denn Schot heißt Schooß = Zipfel, Ecke, herunterhängender Teil eines Kleides, Rockschooß. Also: Ecke des Segels. Von Schot kommt altfranzösisch escota, französisch écoute, spanisch, portugiesisch escota, italienisch scotta, von sciozan, schiezan, sciezen, schissen; mit der Urbedeutung des Vorschießens, des Vorspringens. Angelsächsisch sceat, vorspringende Ecke; gotisch skauts, Schooß; mittelhochdeutsch schoz. Der Teuthonista kannte das Wort noch nicht, sonst hätte er nicht eine so umständliche Umschreibung desselben gegeben. Bei Kilian ist es aber deutlich als seemännisch zu erkennen; er hat schoot = gremium, sinus und schoot-horn: pes veli, extremum velis angulus; schoot viere = laxare funem sive imum angulum velis navis. — Die Schot wird im Einzelnen nach ihrem Segel benannt; **Wasserschoten** sind die dem Wasser sehr nahen, manchmal sogar naß werdenden Schoten der Unterleesegel. Die Ausdrücke Binnenschot und Außenschot erklären sich von selbst.

**Schott,** das. Die neuen großen Schiffe sind alle durch Querwände in verschiedene Abteilungen geteilt, die mit verschließbaren Türen versehen sind. Sind diese geschlossen, so besteht das Schiff aus einzelnen von einander wasserdicht getrennten Räumen. Wenn nun in Folge einer Havarie einer derselben voll Wasser läuft, so werden die anderen nicht in Mitleidenschaft gezogen und das Schiff bleibt flott. — Bremer Wörterbuch: Schott = Riegel, Schub oder Falltür, wodurch eine zudringende Materie abgehalten wird; schotten = verriegeln, verschließen, absondern durch eine Scheidung, wofür man auch **abschotten** sagt, einen kleineren Raum von einem größeren durch eine Bretterwand trennen. — Bei unseren neuen großen Schleusen haben sie auch Schotten, man hat aber die seemännische Form dafür verschmäht und gemeint, eine hochdeutsche Form wählen zu sollen und sagt daher **Schütze.** Es ist das Schott ja auch ein Schutz, aber Schott hätte genügt; niederdeutsch schot und schüt: „ein Brett oder eine lose Holzwand, ein hölzerner Schieber, eine Holzklappe etc. zum Schütten oder Abhalten (Absperren, Abschließen etc.) und Stauen des Wassers, bz. zum Schutz und zur Sicherheit gegen das Ein- und Durchbrechen des Wassers bei

Sturmfluten, oder auch zum Schütten oder Ein- und Aussperren des Viehes." — In oldenburgischen und ostfriesischen Zeitungen liest man wohl einmal eine Anzeige: „Geschüttet ein Schaf; abzuholen im Schüttstall bei N. N." — Kilianus: schutten = sepire, intersepire, intercludere, daher: schut, schot = septum, locus conclusus.

**schralen.** Der Wind schralt, wenn er sich so dreht, daß er anfängt für die Fahrt des Schiffes ungünstig zu werden, so daß man bald nicht mehr Kurs halten kann. Das Gegenteil von raumen. Eigentlich heißt schralen schlecht, ungünstig werden; schral heißt ostfriesisch schlecht, mager, dünn, elend, arm, knapp; man kann schralen also übersetzen mit knapp werden, der Wind wird knapp, nicht in Bezug auf seine Kraft und Stärke, denn das würde abflauen heißen, sondern vielmehr in Bezug auf seine Richtung, so daß man nur noch knapp oder vielleicht schon gar nicht mehr beim Winde steuernd zugleich auch Kurs steuern kann. „Unzureichend" dürfte der allgemeine Begriff von schral sein; niederländisch schraal, westfriesisch schreal, nordfriesisch skral, norwegisch skral, dänisch skral, bei Kilian schrael; alle mit mehr oder weniger verschiedenen Nebenbedeutungen. Beim seemännischen Gebrauch des Wortes ist es nicht ganz ausgeschlossen, daß bei der ungünstigen Drehung, die der Wind macht, auch zugleich ein schwächeres Wehen eintritt, doch ist zunächst sicher nur an die Richtung gedacht.

**schrapen,** mit einem **Schraper** die Farbe von etwas abkratzen, um es dann neu und besser zu malen. Ein gemeinniederdeutsches Wort, das außer in der Form schrapen auch in der von schrappen und schrabben vorkommt und bedeutet: mit festem Drucke schaben, kratzen, scharren, striegeln, streichen; Rüben schaben, sich den Bart schaben, einen Fisch abschuppen; auch: sich den Bart oder den Mund (behaglich) streichen. In einer Lübecker Reformationsgeschichte von 1529—1531 heißt es: „Und verstunden sik de lude bi dem dome beter up ein mule to schrapen effte enen framen manne sin wyff tho schanden tho maken, als dat se over gades Wort scholden handelen und ordelen." — Der Schraper ist ein dreieckiges Stück Eisen mit scharfen Kanten und einem Stiel. — Von der Form schrabben für schrapen kommt auch das bekannte Wort **Schrubber,** ein scharfer, steifer Besen zum Scheuern des Fußbodens, des Decks; ein „Leuwagen."

**Schratsegel**, das. Alle Segel die nicht an einer Rahe oder Spier fahren sind Schratsegel. Mit diesem Namen werden also alle Stagsegel und alle Gaffelsegel gemeinschaftlich bezeichnet, so daß Jager, Klüver, Stagsegel, Stengestagsegel, Vorgaffelsegel, Großgaffelsegel, Besan und Briggsegel unter dem Begriff und Namen Schratsegel zusammengefaßt werden. Im Niederdeutschen ist schrat das, was einen Winkel bildet, in schräger Richtung verläuft, die Gestalt eines Keils hat, was spitz zuläuft. Der Name ist also gewählt für das was allen Schratsegeln auch wirklich gemeinsam ist, daß sie nicht grade, sondern schief geschnitten sind. So nennt man schratdok „ein dreykantiges Halstuch des Frauenzimmers, deren zwey durch die Zerschneidung eines vierkantigen entstanden sind." Diese Vorstellung lag wahrscheinlich auch der Benennung der Schratsegel zu Grunde, da ja besonders ein Stagsegel genau die Form eines solchen dreieckigen Busentuches der Frauen hat. Man könnte sich zwar die Sache auch so vorstellen, daß die Schratsegel immer schräge stehen, während die Rahesegel doch zuweilen auch einmal vierkant gebraßt werden, aber dem widerstreitet doch zu sehr der eigentliche Begriff von schrat, der nicht sowohl das **dreieckig** Geschnittene, sondern vielmehr das dreieckig **Geschnittene** ist, denn die Wurzel dazu ist skru = schneiden, von der auch der Familiennamen Schröder = Schneider kommt. Ein Schratsegel ist also eigentlich ein geschnittenes Segel, gleichsam ein in der Diagonale durchgeschnittenes Rahesegel.

**Schraubenbrunnen**, der, ist ein im Heck angebrachter Schacht, in dem die Schraube hängt, wenn ein mit Dampfkraft versehenes Schiff segeln will. Die Schraube wird gelichtet, d. h. aus dem Wasser herausgezogen und in dem Brunnen aufgehängt, damit sie beim Segeln die Fahrt nicht hemme. Doch wird durch solchen Schraubenbrunnen das Heck eines Schiffes geschwächt, so daß man in Erwägung gezogen hat, ob dieser Nachteil nicht den geringen Vorteil der Aufhebung des Schraubenwiderstandes aufhebe.

**schricken.** Man schrickt ein (belegtes) Tau, wenn man es um ein weniges fiert. Es ist z. B. ein Kutter vorn etwas höher gehißt wie hinten; da es aber für das Auge des Seemanns durchaus erforderlich ist, daß der Kutter grade hängt, so muß der vordere Kutterläufer geschrickt werden. Oder es tritt Regen ein,

der die Brassen naß macht und zusammenzieht, so daß sie allzu straff angespannt sind, dann werden die Brassen geschrickt. Da das Schricken nur bei einem Tau geschieht auf dem Kraft steht, so ist das Schricken mit einem Ruck verbunden, und der Fierende muß vorsichtig sein, daß er das Ende gut belegt hält, damit das Tau in seiner Gewalt bleibe. Schricken ist mit dem Schreck in Heuschreck nahe verwandt und mit unserem hochdeutschen Worte Schrecken, denn das demselben zu Grunde liegende althochdeutsche screckon heißt auffahren, aufspringen, springen, hüpfen, sich heftig, mit einem Ruck bewegen. Dem entspricht das niederdeutsche schrikken = springen, einen plötzlichen Ruck machen oder bekommen, auffahren, zurückfahren, schrecken, erschrecken. Doch kommt das seemännische schricken nicht unmittelbar vom althochdeutschen screckon, sondern von screcken, mittelhochdeutch schrecken = springen machen, in Schrecken setzen. Es ist also dasselbe Wort, das eine Köchin gebraucht, wenn sie ein hart gekochtes Ei aus dem heißen Wasser plötzlich in ganz kaltes bringt, damit es sich besser schälen lasse.

**Schrims**, das, ist Abfall von Tauwerk, ein Durcheinander von kleinen Stücken Garn, teils noch zu zupfen, teils schon gezupft. Das Wort würde wenig bekannt sein, wenn es nicht oft mit Galgenhumor vergleichsweise gebraucht würde, um das gekochte präservierte Rindfleisch zu benennen, das leicht wie Strähne eines aufgedrehten Taues auseinanderfällt, daher es auch noch öfters als Schrims geradezu Kabelgarn genannt wird. Das Wort dürfte aus dem Englischen herübergekommen sein und müßte wohl Schrimps geschrieben werden, denn das — jedenfalls mit dem mittelhochdeutschen schrimpen verwandte — englische schrimp heißt Knirps, Zwerg, und mundartlich heißt im Englischen shrimp irgend etwas Kleines, Unbedeutendes, Geringes, was begrifflich mit Schrims als Abfall stimmt.

**Schrubber,** der, s. schrapen.

**Schuner,** der, s. Schoner.

**Schute,** die, ein gedecktes Fahrzeug, lang und schmal, mit geringem Tiefgang, zur Beförderung von Personen und Gütern auf Flüssen und Kanälen. Sie sind weder zum Rudern noch zum Segeln eingerichtet, sondern werden getreidelt, teils von Menschen, teils von Pferden; daher der niederländische Name trek-schuit, Zieh-Schute; (der Junge der auf dem Pferde sitzt und es antreibt

heißt het jagertje). Sie bildet ein sehr angenehmes Beförderungsmittel. Wer einmal mit einem solchen auf einem holländischen Kanal gefahren ist, der wird zu sagen wissen, wie bequem und gemütlich das geht. Zwar etwas langsam, aber sicher. Auch Röding (1794) nennt sie „bequem“ und weiß von vielen Arten Schuten in Holland, darunter sogar auch Segelschuten. — Die großen Elbkähne, die von Berlin und anderen Orten die Elbe herunter nach Hamburg kommen, nennt er „Hamburger Schute“ und beschreibt sie als stattliche Schiffe von 120 Fuß Länge. In und bei Berlin ist der Name heute noch sehr gebräuchlich. Riecke, „Ursprung und Name der Städte Berlin und Köln an der Spree“ behauptet sogar: „Der märkische Name Schute für Kahn ist vom keltisch-gälischen sguit, ein Boot, abzuleiten.“ Dagegen spricht aber das frühe Vorkommen des Wortes an der Nordsee. Man möchte daher eher auf niederdeutschen Ursprung schließen. Im Mittellateinischen hieß Schute escauda, das könnte von dem französischen Namen der Schelde kommen, wie denn in der Tat nach einer Urkunde von 1252 ein Schiff, das auf der Scarpe, einem Nebenflusse der Schelde fuhr, scarpoise hieß. — Indessen liegt eine andere Erklärung viel näher. Die Alten haben einem Schiff gerne nach der Bewegung den Namen gegeben. So dürfen wir auch hier annehmen, daß ein von scheten = schießen kommender Stamm schut zu Grunde liegt, indem Schute ein (verhältnismäßig schnell, weil vom Pferde gezogenes,) dahinschießendes Boot ist. — Das Fahrzeug muß schon früh, im Mittelalter, bekannt gewesen sein, wenn man bedenkt, daß es nach der Hamburger Chronik bereits in mittelniederdeutscher Zeit zu einem scherzhaften Vergleich herangezogen werden konnte, die feindlichen Schiffe „weren doch man appelscuten, dar weren se unverzaget vor.“ — Kilianus hat schuyte, navigiolum, und schuytken = Boot. — In den Niederlanden muß in früheren Zeiten eine schuit so wohnlich gewesen sein, daß der Gedanke in einer solchen zu wohnen kein abenteuerlicher war. Am 14. April 1649 haben die Generalstaaten ein Plakat erlassen gegen de schadelycke ende Moordtdadige Secte van Jesuiten en andere Priesters, Monicken, ende geseiyde Geestelycke of Religieuse Personen, van de Romsche Religie zynde, weil sie die guten Bürger des Landes ihrer gesetzmäßigen Obrigkeit abwendig machten „ende tot moorderye van Prinsen ende Potentaten“ verleiteten. Sie wurden verbannt,

und eine Strafe von 200 Gulden dem auferlegt „in wiens Huysen, Velden, Schepen ofte Schuyten“ sie ihr Wesen trieben.

**Schutzdeck**, das, ist ein Deck von Kriegsschiffen, das geschützt ist gegen das Aufschlagen feindlicher Geschosse. Der Schutz wird durch Panzerplatten oder stärkere Stahlplatten, die das Zwischendeck bedecken, gewährt. Dieses heißt daher auch wohl Panzerdeck; das Schutzdeck unterscheidet sich von ihm nur durch die geringere Dicke der Platten.

**Schütze**, die, s. Schott.

**Schwabber**, der, ist ein Hilfsmittel beim Deckwaschen und vertritt an Bord die Stelle eines Scheuertuches, ist aber kein Tuch, sondern besteht aus losen Strähnen von Kabelgarn, die oben durch eine Takelung quastenartig mit einander verbunden sind, wie denn überhaupt der Schwapper oder Schwabber mit einer großen langen Quaste Ähnlichkeit hat. Man trocknet damit nach dem Deckwaschen das noch an Deck stehende Wasser auf, indem man damit hin und her fährt. Von diesem Hinundherfahren kommt der Name. Ostfriesisch heißt swäpen mit irgendwelchem biegsamen, elastischen, schwanken und schlanken Gegenstande eine Schwingung, eine Hin- und Herbewegung machen; gotisch sveip, angelsächsisch svap, altnordisch sveip sind Präterita von sveipan, svipan, svipa. Davon kommt auch swäpen, mit der Peitsche schlagen und sweper = Besen und viele andere Wörter, die alle mit Hin- und Herbewegung zu tun haben. Aufschwabbern heißt Wasser mit einem Schwabber aufnehmen. — Französisch (1702) souabre; niederländisch swabber, dweil; englisch swab; dänisch svaber; schwedisch svabb.

**schwajen** auch schwoien, schwojen = schwingen. Das „Bremer Wörterbuch“ behauptet, das Wort käme von wehen her. „S wird im Niedersächsischen vielen abgeleiteten Wörtern vorgesetzt zur Verstärkung der Bedeutung, oder eine Heftigkeit der Handlung anzudeuten; slabben von labben = auflecken wie die Hunde; swelen, Gras dörren, von welen = welken; spreden = ausbreiten, von breden. So auch holländisch: slink von link = sinister; swayen, im Winde flattern, von wayen = wehen, slikkern = naschen, von likken = lecken.“ Wenn das richtig wäre, könnte man sagen, der Ausdruck schwajen käme daher, daß das Schiff vom Wehen (wajen) des Windes herumgedreht oder geschwungen wird. Aber einmal wird solches doch lange nicht

immer vom Winde besorgt, sondern öfter noch von der Strömung, von Ebbe und Flut, in Kanälen auch von Menschenhand, und dann ist auch die ganze Bremische Behauptung von dem vorgesetzten verstärkenden s nicht richtig. In allen den angezogenen Beispielen gehört das s vielmehr wesentlich mit zum Stamm, und die Bremer haben sich mit diesem s ebenso geirrt wie mit dem w der niederdeutschen auf wr anlautenden Wörter, von denen behauptet wird: „W vertritt in unserer Sprache oft die Stelle des äolischen Digamma und wird sonderlich oft dem r vorgesetzt, wo andere Dialekte ihn nicht kennen. Alsdann scheint es die Bedeutung des Wortes zu verstärken und demselben eine größere Heftigkeit beizulegen“. Das verhält sich grade umgekehrt. Das w im Anlaut vor r gehört zum Stamm und ist nicht im Niederdeutschen hinzugefügt, sondern vielmehr im Hochdeutschen abgeworfen. Das Weitere hierüber s. unter Wrack. — Nicht von waijen kommt schwajen, sondern vielmehr von schwingen, dessen Bedeutung es ja auch ganz und voll hat. Im Ostfriesischen heißt es swajen = sich schwingend und schwebend bewegen, einen Schwung, eine Schwingung, Schwenkung, Drehung, Wendung machen, und wird nicht nur von Schiffen und Fahrzeugen, sondern ganz allgemein gebraucht. Doornkaat gibt die Beispiele: „De fögels swajen dör de lücht, he swaide net, as of he 'n bitje anschaten was; de weg swaid bold na links un dan wer na rechts“, und bemerkt dazu: „Es hat hier in swaj zweifellos ein Übergang oder eine Erweichung vom älteren g in j stattgefunden, so daß der Stamm swaj für swag steht, der selbst aber wieder aus swang entstand . . . . welches zu schwingen gehört.“ Die Ableitung von schwingen dürfte richtig sein. Das o in der Schreibweise schwojen mag sich aus der ostfriesischen dunklen Aussprache des a erklären, welche so ziemlich wie o klingt. Am einfachsten hat man die Frage, ob a, ob o in Groningen gelöst, da gebrauchen sie beide Vokale nebeneinander und sagen, um keinem zu nahe zu treten, zwoaien: „Het omkeren van een vaartuig in een Kanaal; is dit smal, dan heft men het op enkele plaatsen verbreed um te kunnen zwoaien; zulk een plaats het (heißt) zwoaiplaats“, ostfriesisch swaj-wik oder auch kurzweg swaje. — Zu dem Übergang von g in j sei bemerkt, daß derselbe sich noch keineswegs befestigt hat, vielmehr noch im Flusse ist und daß unser Seemann das g bei der Aussprache noch hörbar mitklingen

läßt, und zwar als palatales am vorderen harten Gaumen erzeugtes Reibungsgeräusch, also ähnlich wie ch.

**Schweinsrücken**, der.

1. Eine Untiefe in der Jade vor der Hafeneinfahrt von Wilhelmshaven, neuerdings durch Schlengenwerk befestigt mit der Absicht, dadurch einen günstigen Einfluß auf Strom-, Schlick- und Fahrwasserverhältnisse auszuüben.

2. Bei modernen Schiffen, die eine von der früheren sehr verschiedene Ankergeschirreinrichtung haben, ein schräger Aufbau auf dem Deck im Bug oder auf dem Heck, auf welchem der Anker lagert.

Das Wort erklärt sich im Vergleich mit dem Eselsrücken in der gotischen Baukunst: von der Gestalt.

**schwellen.** Im Binnenlande spricht man von schwellenden Segeln, sagt auch dichterisch, daß sich die Segel zur Fahrt schwellen. So gerne nun der Seemann es sieht, wenn sie das tun, seemännisch ist der Ausdruck nicht. Man wird niemals einen wirklichen Seemann von schwellenden Segeln reden hören. Solch dichterische Sprache vermeidet er geradezu ängstlich. Er sagt: „volle Segel."

**Schwert**, das, ist eine Vorrichtung die bei flachgehenden Fahrzeugen, wenn sie beim Winde segeln, das Abtreiben und gegebenen Falles das Kentern verhindern soll. Sie besteht nämlich aus einem Brett an jeder Seite, das beim Segeln am Winde in Lee ins Wasser gelassen wird um den Widerstand zu vermehren. Hierzu hat Röding einen seiner äußerst spärlichen etymologischen Versuche gemacht. Er ist artig genug: „Es hat daher seinen Namen, weil es an der Seite des Schiffes ungefähr so hängt, wie ein Schwert an der Seite" (des Mannes). Nur daß es dann doch besser Schild hieße, und die Sache bei unseren modernen Jachten und Rettungsbooten nicht mehr stimmt. Dick und Kretschmer, II. 282: „Für kleine zum Privatgebrauch bestimmte Boote empfiehlt sich mit Rücksicht auf Stabilität, geringen Tiefgang, Schnelligkeit und Manövrierfähigkeit eine breite und flache Form des Bootskörpers. Diese Form bietet aber einen verhältnismäßig sehr geringen seitlichen Wasserwiderstand und besitzt in Folge dessen für das Segeln am Wind oder bei Dwarswind den Nachteil, daß das Boot stark abtreibt. Diesen Nachteil soll das sogenannte Schwert ausgleichen. Es besteht aus einer eisernen oder hölzernen

(dreieckigen, trapezförmigen oder rechteckigen) senkrechten Platte, welche entweder für fest am Kiel des Bootes angebracht ist oder aber beweglich ist und mittelst einer einfachen Vorrichtung je nach Bedarf heruntergelassen oder aufgeholt werden kann. In letzterem Fall ist in das Innere des Bootes, in seiner Längsschiffsebene, ein schmaler Kasten eingebaut, welcher das aufgeholte Schwert in sich aufnehmen soll", — der Schwertbrunnen.

**Schwertmatte,** die, eine der an Bord zahlreich gebrauchten Matten, die ihren Namen von der Art ihrer Verfertigung hat. Es fertigen sich nämlich richtige alte Matrosen ihre Matten selbst an. Um die Schwertmatte zu weben, denn ein Weben muß man die Anfertigung nennen, verfährt man ähnlich wie auf einem sehr primitiven Webstuhl, doch so daß zwei Parten von beiden Seiten kommen und sich kreuzen. Damit das Durchstecken der Parten möglich werde, steckt man jedesmal ein hölzernes Schwert durch den Zettel oder Aufzug und dreht es auf die hohe Kante. Von diesem Schwert, oder vielmehr von den zwei Schwertern die gebraucht werden, stammt der Name.

**Schwieping,** die, das spitz zulaufende Ende eines Taues, das entsteht wenn man das Tau aufdreht und beim Wiederzusammendrehen nach und nach mehr Kabelgarn entfernt. Das Wort heißt niederländisch zweep, und das gibt die Erklärung; zweep, auch zwiep heißt Peitsche; niederdeutsch swepe; angelsächsisch svip, altnordisch svipa. Eine Peitsche wie sie in einfachen Verhältnissen ein Fuhrmann sich selbst aus Hanf zu drehen pflegt, ist oben dick und läuft nach unten allmählich dünn zu; daher der Name dieses dünn zulaufenden Taues, verbunden mit der niederdeutschen Endung ing. Vergl. übrigens auch Hundspünt.

**schwichten** bedeutet, zwei stehende Taue durch eine Leine hin und her mit einander verbinden und fest zusammenziehen, so daß die beiden ohnehin schon festen Taue nur noch fester, steifer und unbeweglicher stehen. Die eigentliche Bedeutung des niederdeutschen Zeitwortes swichten, niederländisch zwichten ist die unseres hochdeutschen Zeitwortes „beschwichtigen", also ruhig machen. Aber wenn zwei stehende Taue „ruhig" gemacht werden sollen, so müssen sie „fest" gemacht werden. Auch bei schwichten findet sich dieselbe Lautverschiebung die unter schiften erwähnt ist; althochdeutsch swiftjan, mittelhochdeutsch swiften, beschwichtigen.

**Schwimmdock,** das, ist eine schwimmende Vorrichtung zum Docken von Schiffen. Es besteht in der Hauptsache aus zwei Seitenwänden, die durch einen Boden mit einander verbunden sind. Die beiden schmalen Seiten vorn und hinten sind offen. Die Seitenwände sind hohl und können voll Wasser gelassen werden. Geschieht das, so sinkt das Schwimmdock so tief ins Wasser, daß ein Schiff sich zwischen die beiden Wände legen kann. Wird das Wasser aus diesen wieder ausgepumpt, so geht das Dock mit dem darin befindlichen Schiffe in die Höhe, letzteres trocken legend. Der Name Schwimmdock dient zur Unterscheidung von einem ausgegrabenen, mit Steinen ausgemauerten Trockendock.

**Schwimmponton,** s. Dock.

**Scotsman,** der, ist eine hölzerne Latte oder ein entsprechendes Stück Eisen um an gefährdeten Stellen das stehende Gut vor dem Schamfilen zu bewahren, eine Schamfilungslatte. Wie der Normann an der Beting, so wird der Schottländer an der Takelage haben herhalten müssen für eine kurze und bündige Bezeichnung einer seinem Lande eigentümlichen, also von schottischen Seeleuten auf andere übergegangenen Vorrichtung. Der niederdeutsche Seemann pflegtc „Schottschmann" zu sagen; daraus wurde durch nachlässige Aussprache Schuttschmann, und hieraus durch volksetymologische Umbildung sogar „Schutzmann".

**See.**

1. Der See, ein Binnensee.

2. Die See.

a. Das Meer; in See gehen (in die See stechen sagt kein Seemann) heißt absegeln, abdampfen, abfahren. „Ich gehe morgen in See", „ich gehe nach Hongkong in See".

b. Eine hohe Meereswoge; „wir nahmen Seeen über", die Wogen gingen so hoch, daß sie uns über die Reling an Deck schlugen; „wir kamen dwarssees", so zu liegen, daß die Seeen von der Seite auf uns zukamen. „Eine See nahm den Schiffsjungen mit über Bord".

Diese letztere Bedeutung von See könnte noch einmal für die Etymologie des Wortes von Wichtigkeit werden. Da das Wort gotisch saiws heißt, so hat man Verwandtschaft mit dem lateinischen saevus, wild, angenommen. Diese Annahme gewönne bedeutend an Wahrscheinlichkeit, wenn man annehmen dürfte, daß die Bedeutung von See = wilde Woge, vielleicht die ursprünglichere

wäre. Diese Seeen sind jedenfalls etwas die See im Sinne von Meer Kennzeichnendes. Aber freilich steht See zumeist für Landsee, und das erwähnte gotische saiws heißt mehr Sumpf wie Meer, also eine Senkung, eine Niederung, ein tiefliegendes, überschwemmtes Gebiet, und daher ist, zumal es ein althochdeutsches Wort gisig = See, Sumpf gibt, neuerdings eine germanische Wurzel sik, die sinken bedeutet, in den Vordergrund der Betrachtung getreten, so daß also See auf irgend eine Weise den k-Laut am Ende eingebüßt hätte. — Die Entscheidung in der Frage wird erst gefällt werden können, wenn man sagen kann, was zuerst See genannt wurde: der See, oder die See. Der See steht begrifflich dem Zeitwort sinken nahe, die See dem Eigenschaftsworte saevus. — Vielleicht kann der Gedanke an Verwandtschaft mit Seele uns weiter bringen. Dem Worte Seele liegt eine Bewegungswurzel su zu Grunde, bewegen, regen, erregen, aufregen; wenn man diese auch für See annimmt, dann kommt die See und der See in einem Begriff „bewegt" zusammen, denn bewegt sind sie beide.

**Seebeine**, die. Wer überhaupt zum ersten Male oder nach längerem Landaufenthalt zum ersten Male wieder an Bord kommt, der muß zunächst darnach trachten, daß seine Beine sich an die Bewegungen des Schiffes gewöhnen, so daß er auch im Sturm noch einigermaßen sicher stehen und gehen kann. Wenn er soweit ist, dann hat er Seebeine. Französisch (Aubin 1702:) avoir le pié marin; man nennt den Mann der Seebeine hat auch gradezu pié marin; „On apelle ainsi un homme qui a le pié si seur et si ferme, quil peut se tenir debout pendant le roulis d'un vaisseau." Niederländisch zee-voeten hebben, zee-schoenen hebben, zee-handen en-voeten hebben. — Doch nennt man im Französischen mit tieferer Bedeutung einen Mann pié marin. „Il se dit aussi de celui qui entend bien la navigation, et qui est fait aux fatigues de la mer. Lorsqu'un Officier a le pié marin les gens de l' équipage ont bien plus de confiance en sa conduite."

**seefest** ist ein Mensch wenn er zur See fahren kann ohne **seekrank** zu werden, d. h. ohne daß er seine Beschäftigung wegen **Seekrankheit** unterbrechen muß. Kleine Unbehaglichkeiten, vorübergehende Übelkeiten kommen wohl auch einmal einen seefesten Mann an; seekrank wird eigentlich nur der genannt, der „Kette steckt" oder dem das Essen und das Rauchen

gar nicht mehr schmecken will. — Geschütze, Boote, Anker, Kisten, Kasten, Schränke u. s. w. sind „seefest gezurrt" wenn sie so befestigt sind, daß sie auch bei hohem Seegang nicht „über Stag" gehen können.

**Seekadett,** der. Die wörtliche Übersetzung von Kadett ist Junker, junger Herr (jonkheer) jüngerer Sohn, aber ursprünglich bedeutete es: junger, kleiner Hauptmann oder Häuptling, denn das Wort stammt vom lateinischen capitettum, das eine Diminutivform zu caput ist; noch zutreffender wäre also: „kleiner (zukünftiger) Kapitän." Im Altfranzösischen hieß cadet noch capdet. — Wer Seeoffizier werden will tritt in die Marine als Seekadett ein. —

**seeklar** ist ein Schiff wenn es klar, d. h. fertig zum Auslaufen ist. Dazu gehört für ein Schiff, das auf eine weite, lange Reise geht, eine umfassende Vorbereitung und Ausrüstung. Bei Kriegsschiffen findet daher vor dem Auslaufen des Schiffes eine genaue Seeklarbesichtigung statt, die der Stationschef selbst abhält, bezw. durch seinen Generalarzt, seinen Stabsingenieur abhalten läßt, die ihn bei der Besichtigung zu begleiten haben.

**Seemann,** der, ist jetzt die allgemeine Bezeichnung für einen seebefahrenen Mann, der die Seefahrt als Beruf betreibt. „Der Junge will „„Seemann"" werden." Daher auch das Wort **„Seemannschaft"** für den Inbegriff alles dessen, was ein tüchtiger Seemann wissen muß, wobei im weiteren Sinne auch die Navigation eingeschlossen ist. Doch hat, wie in allen Wissenschaften, so auch bei dieser, in neuerer Zeit ein solcher Aufschwung stattgefunden, eine solche Vermehrung und Bereicherung, daß Einer nicht mehr Alles wissen kann. — Vergl. Matrose. — Während heutzutage ein Seemann ein Mann ist, der friedlich seinem Berufe nachgeht, wird im Beówulf unterschieden zwischen Leuten die nur überhaupt die See durchschiffen und Leuten, die zur See kämpfen; nur die letzteren hießen Seeleute. Ein sae-man war also nicht ein Seemann, sondern ein „Kriegsmann zur See". — Ein eigentümliches Zusammentreffen ist es, daß im Mittelniederdeutschen seeman, seman ein Mann heißt, der unter dem Pantoffel steht, „de sick van dem wyve regeren leth, dar dat wyff de brock drecht;" niederländisch en wijffwl, Jan ligt achter, die voor woont als t' huys omgekeert is. — Nicolaus Gryse: „Dat öuerst vrouwe Seeman daryegen mundtwercket vnde anmeldet, dat dat frouwen

regement auer den man dat erste vnde oldeste gewesen sy." — „Denn wenn eine ehefrouwe eren ehemann vth kribbischer bössheit mit vndenstliken wörden vörbolgener wyse awer dwer vnd dwas alse einer seemanche hebberecht ankarret, ansnarret vnde anfaret vnd trotzichlick auer de nese houwet, vthhaltert vnde vth halippet . . . dat sulue ys grote sunde und schande." — Dieses Wort ist nur wegen seiner lautlichen Ähnlichkeit an Seemann angelehnt; im Mittelhochdeutschen hieß ein Pantoffelheld und auch eine den Pantoffel schwingende Frau „Simon", und das war eine ebensolche Anlehnung an den bekannten jüdischen Namen Simon, vielleicht mit dem Gedanken an die Bedeutung im Hebräischen „ein Hörender, Gehorchender." Eigentlich hieß das Wort „Sie-Mann" und bezeichnete eine Frau als eine, die der Mann im Hause ist.

**Seemannshaus,** das, ist ein Erholungshaus für Seeleute, in dem sie Bücher, Papier, Feder und Tinte, angenehmen Aufenthalt, gute und billige Verpflegung finden, und vor allen Dingen den Gefahren schlechter Kneipen entzogen sind. Nach dem Vorbilde der englischen Sailors Homes entstehen jetzt auch in Deutschland dergleichen Anstalten zum Wohle des seefahrenden Mannes; sind sie von der **Seemannsmission** eingerichtet, so heißen sie **Seemannsheime.**

**Seeräuber,** der, war im Sprachgebrauch der früheren Hansazeit nicht das, was man sonst Pirat, Korsar, Flibustier oder Vitallienbruder nannte, sondern ein Mann, der mit seinem Schiffe auf mehr oder weniger eigene Faust Fehde trieb und den Feind schädigte wo und wie es ihm möglich war. Aber immer nur den Feind und immer nur als kriegführende Partei, also ähnlich wie die Vitallienbrüder in ihrer ersten, nach damaligem Recht einigermaßen rechtmäßigen Zeit. Hierüber schreibt Sartorius, Hansa, I. 90 treffend: „Über Seeräuber wird oft und viel geklagt und Friedensschiffe wurden gegen sie in die See gesandt. Allein diese waren selten eigentliche Seeräuber, den Namen teilten sich beide kämpfende Teile wechselseitig zu, da Repressalien gewöhnlich waren, und bey eingetretenen Bedrückungen mit gleichem geantwortet wurde. Auf diese Art von wechselseitiger Seeräuberei blieben alle Feindseligkeiten zwischen den deutschen Städten, den Engländern und Schotten beschränkt." Wie es noch 1673 auf deutschen Meeren aussah, verrät eine Segelanweisung in der

„Beschriving von der Kunst der Seefahrt“: „. . . so pegelt erstlick mit ein Compaß, wat Streck dat gy de Nase von juw hebben, und wo fern gy juw van de Wall gist tho wesen, datsülvige teckent mit ein Stip Kryt in de Paßkart, (schrivet ydt ock in ein Memorial Bock, alles wat gy in de Kart tecken, up dat wen de Kart dorch Rövers offt sünst, juw affhendig gemaket worde, gy juw dennoch na dem Memorial richten können.“)

**Seesoldat,** der, ist ein Soldat, der bei einem der drei kaiserlichen Seebataillone dient, die sich gegenwärtig in China befinden, sonst aber in den heimischen Marinegarnisonen den Infanteriedienst besorgen. Die Offiziere werden auf einige Jahre von der Armee zur Marine kommandiert; einige von ihnen fahren auch an Bord der Schulschiffe als Instrukteure für die Seekadetten im Infanteristischen. Im Binnenlande wird ein Kriegsmatrose öfters Marinesoldat genannt und dann mit einem Seesoldaten verwechselt. Sie sind aber sehr aus einander zu halten.

**Seetage,** die, s. **Seetörn.**

**Seetörn,** der, ist eine unbestimmte Anzahl von Seetagen, d. h. solchen Tagen, die man hinter einander auf See zubringt oder zugebracht hat. Man gebraucht das Wort Törn auch sonst in der Seemannssprache häufig und zwar oft gleichbedeutend mit dem neuhochdeutschen Fremdworte Tour. Wie man hochdeutsch sagt: „Das ist meine Tour,“ anstatt „ich bin an der Reihe,“ so sagt man seemännisch: „Das ist mein Törn,“ Rudertörn, Wachtörn u. s. w. — Außerdem spricht man in der speziellen Seemannschaft von einem Törn; wenn man ein Tau einmal um irgend einen festen Gegenstand herumgelegt hat, so hat man einen „Törn“ genommen, wofür man auch „Schlag“ sagen kann; ist irgendwo zufällig eine Schlinge in dem Tau entstanden, hat es eine Drehung gemacht, die es nicht machen sollte, und es ist in Folge dessen eine Bucht entstanden, so ist das auch ein Törn, der aber möglichst bald wieder herausgedreht werden muß. — Was Seetörn selbst angeht, so könnte man es, wenn man das Fremdwort Tour beseitigen will, einfach mit Seereise wiedergeben, wie wir ja auch im Binnenlande anstatt Tour Reise oder Ausflug sagen. Eigentlich müßte es ja Rundreise heißen, denn es kommt von tourner, drehen; englisch turn, und letzteres hat, wie die Aussprache beweist, den Vermittler gespielt. — Der Seemann hat auch das Zeitwort törnen für drehen und vertörnen für verdrehen.

Verwandt ist turnen und das mittelhochdeutsche turnei, neuhochdeutsch Turnier.

**Seemeile,** die, s. Meile.

**Seeraum,** der, s. raumen.

**Seetriften,** die, nennt man das, was die See angetrieben hat, das Strandgut. In früheren Zeiten brauchte ein Schiff noch garnicht gestrandet zu sein, um mitsamt seiner Ladung als Strandgut angesehen zu werden. Es genügte, wenn eine grundroeringe, eine Berührung des landesherrlichen Strandes durch das Schiff stattgefunden hatte. Bremer Wörterbuch: Dies unmenschliche Strandrecht wurde auch aufs feste Land, auf Wagen und Pferde ausgedehnt. Wenn ein Wagen umgefallen war oder einige Güter davon gefallen waren, so fielen sie dem Landesherrn oder dessen Vögten heim. Imgleichen wurde ein Pferd eingezogen und weggenommen, wenn ein Reiter davon ins Wasser gefallen und ertrunken war. Renner in der Bremischen Chronik erzählt: Up einen Tidt hadde de Vaget (des Erzbischofs Johann I, 1307) thom Langwedel einen gefangenen Kopman und sprak thom Bischuppe: Here, düse Kopman hefft Grundroringe gedahn, und ist mit siner Kahren und Gude gefallen durch de Brugge, derhalven schall he juw geven grot Gudt." (!) Doch vergl. hierzu was Winkelmann in seiner Oldenburgischen Chronik von dem 1598—1602 erbautem Turm auf Wangerooge schreibt: „Nach Abgang deren ins Norden gestandenen Kirchen ist der Mittelteil dieses Turmes zu dem Gottesdienst der Einwohner, das unterste und obriste aber, bei etwa vorgehendem Schiffbruch, zu Hinlegung der gestrandeten und salvirten oder gebergten Güter verordnet worden, massen die Herren Grafen, als Christlöbliche Obrigkeit nach aufgehobenem Strandrecht, niemaln mit den gestrandeten Gütern auf der See, Jhade und Weser mit der Schärfe verfahren, sondern dieselbige, zur Erhaltung ihrer Jurisdiktion, so sie auf gedachten Wassern haben, auf gebührliches Ansuchen rückgegebene Recognition und erlegten Berggelts vor die Hilfleistende, wieder abfolgen lassen, damit dem Beträngten keine größere Bedrängniß zugefügt werden möchte."

**Seewache,** die, s. Wache.

**Seezeichen,** das, ist der allgemeine Name für Boje, Tonne, Bake etc. Die Seezeichen bezeichnen den Eingang in einen Hafen, die Fahrwasserrinne in einem Revier u. s. w. Man unterscheidet

Winterseezeichen und Sommerseezeichen, letztere werden im Spätherbste eingezogen und durch die Winterseezeichen ersetzt.

**Segel,** das, „ein aus mehreren Kleidern (Bahnen) von starker Leinwand oder von Baumwollenstoff zusammengenähtes Tuch," das an den Masten, Rahen, Gaffeln, Stagen, Spieren eines Schiffes ausgespannt wird um den Wind damit aufzufangen und so das Schiff in Bewegung zu setzen. Ein Segel hat entweder nach seiner Gestalt und Einrichtung oder nach der Stelle, wo es angebracht ist, seinen Namen, der es von anderen Segeln unterscheidet. — Die erste Erfinderin ist die Not. Es ist darum kein Wunder, daß die Menschen, sobald sie anfingen sich über den Naturzustand zu erheben, auf solch ein Fortbewegungsmittel verfielen. Doch scheint bei den alten Deutschen der Gebrauch der Segel nach Tacitus' Germania nicht allen Stämmen bekannt gewesen zu sein. Von den Batavern erzählt aber derselbe Geschichtschreiber, daß sie sich der sagula zum Segeln bedienten. Von sagulum kommt also der Name Segel. Weil aber sagulum der römische Kriegsmantel hieß und im Lateinischen keine seemännische Bedeutung hatte, so tragen manche Gelehrte gegen diese Ableitung Bedenken. Es ist indessen möglich, daß die erste Verwendung von sagulum zum Segeln eine gelegentliche gewesen wäre und daß gerade diese gelegentlich zufällige Verwendung des sagulum anstatt des velum oder linteum den Batavern den Namen nahe gelegt hätte, daß sie also durch eine zufällige Erscheinung auf den Gedanken gebracht worden wären, sagulum sei das wirkliche lateinische Wort für dieses ihnen alsbald sehr einleuchtende Fortbewegungsmittel. — Die kurze, bequeme niederdeutsche Form, in der unser Seemann das Wort meist gebraucht, ist seil, diphthongiert nach geschwundenem g, und sie wird in mittelniederdeutschen Schriftdenkmälern sehr oft gefunden, wahrscheinlich ward sie schon aus dem Grunde bevorzugt, weil sonst segel = Segel und segel = Siegel leicht verwechselt worden wären; wie man auch anstatt segelen seilen sagte und dadurch von segeln = siegeln unterschied. — **Segel setzen,** Segel bergen, Segel abschlagen s. (Segel) unterschlagen. — **Segelkoje** ist der Aufbewahrungsort der abgeschlagenen oder noch nicht untergeschlagenen Segel und der Reservesegel, Schutzsegel, Rauchsegel, Sommersegel, Bezüge, Presennings; bemerkenswert ist, daß dies das einzige Mal ist, wo das Wort, das sonst an Bord immer ein

Bett bezeichnet, eine Kammer bedeutet, vielleicht weil die Segel darin als ruhend, schlafend gedacht sind, wie man in der Botanik von einem schlafenden Auge spricht. — **Segeln** bedeutet die Fortbewegung eines Schiffes oder Bootes, indem man den Wind auf die Segel wirken läßt. — Die Alten hatten ein zwar nicht schönes, aber deutliches aus Segel bezw. segeln gebildetes Wort für Navigation: Segelasje, Segelatie, Segelasche. „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“ 1673: „Ein klene Faut (Fehler) in de Pegelinge verorsaket ein grote Faute in de Segelatie.“

**Segel kanten.** Kanten heißt eigentlich machen, daß etwas vierkant ist, etwas in den rechten Winkel bringen, ihm zur rechten Richtung verhelfen, machen daß es sich „kant“ ausnehme. Im Niederländischen und Ostfriesischen heißt kant glatt, schier, zierlich, hübsch, fertig, gerade, schön. Segel kanten heißt also, sie so in Ordnung bringen daß sie so stehen wie sie stehen sollen: nach jeder Richtung hin tadellos. Dick u. Kretschmer II. 322: „Dieses Manöver wird hauptsächlich nothwendig nach jedem allgemeinen Segelexercitium sowie auf der Morgenwache nach Tagesanbruch. Während nämlich bei Manövern mit alle Mann auf das Vorholen und Steifsetzen der einzelnen Enden im Interesse der Schnelligkeit nicht allzu viel Gewicht gelegt werden kann, ist die tadellose Ausführung von Segelmanövern bei Nacht infolge der herrschenden Dunkelheit in der Regel unmöglich.“ — Segel kanten ist also auf See ungefähr das, was man im Hafen mit „brassen und toppen“ vor der Morgenmusterung bezeichnet.

**Seitentakel,** das. Seitentakel sind solche, die an jeder Seite des Mastes an die daselbst befindlichen Hanger befestigt werden und dazu dienen, Boote und andere schwere Lasten aus- oder einzusetzen. Man unterscheidet sie nach dem Mast an dem sie sich befinden. Sie haben einen Mantel, s. Mantel und Takel.

**seisen,** bei der Marine merkwürdigerweise zeisen genannt, heißt zusammenbinden, z. B. die Parten eines Taues mit einander verbinden, daß sie nicht rutschen können; das aufgegeite Segel beschlagen, an der Rahe festbinden; eine Kabelaring und ein Ankertau zusammenbinden, u. s. w. Das Mittel, mit dem solches geschieht heißt die Seising; das Wort hat aber eine doppelte Bedeutung: einmal das Mittel zum Binden, den Bändsel also, und sodann den Zustand des Gebundenseins. Das Wort kommt aus dem Französischen, von saisir; doch haben es die Franzosen

zuerst von uns empfangen und von unserem althochdeutschen sazjan weitergebildet. Die Bedeutung ist: festmachen.

**Semaphor,** der, zu deutsch „Zeichenträger" vom griechischen semaio, ich zeige, und phero, ich trage; eine Vorrichtung mit beweglichen Armen, ähnlich denen, mit denen auf Bahnhöfen die Einfahrtssignale gegeben werden. Die Arme kann man auch Flügel nennen und das Ganze mit „Flügeltelegraph" übersetzen.

**Sente,** die, hat im modernen Eisenschiffbau teilweise eine andere Bedeutung erhalten als sie sie beim Holzschiffbau hatte. Damals nannte man Senten dünne, biegsame Latten, die von vorne nach hinten auf die Inhölzer genagelt wurden um die Biegung der Seitenplanken darnach gestalten zu können; naturgemäß fing man damit ganz unten am Kiel an und schritt allmählich nach oben zu weiter. Jetzt dienen die Senten zwar auch noch, in Form von starken Balken ausgeführt, als Lehrgerüst für die einzulegenden Spanten, fast immer im unteren Teil des Schiffes liegend und die Wölbung des Schiffsbodens bildend, aber es hat sich auch die Theorie des Wortes bemächtigt und gebraucht es als wissenschaftlichen Begriff, als gedachte Linie, nämlich für die Bezeichnung der Schnittlinie, welche eine schräg d. h. dachförmig durch den Schiffskörper gelegte Ebene mit der äußeren Schiffsform bildet; die Ebene heißt dann Sentebene. Zur Erklärung des Wortes müssen wir natürlich auf seine älteste Bedeutung zurückgehen: Latte zur Gestaltung des Schiffsbauches, und zwar zunächst seines untersten Teiles. Nun heißt das lateinische sentina zwar auf deutsch „die Bilge", aber auch der Raum wo die Bilge sich sammelt, der unterste Schiffsraum, und ich stehe daher, bis eine bessere Erklärung gefunden wird, nicht an, Sente für eine Verkürzung von Sentine zu halten.

**Setzbord,** der eines Bootes ist eine breite und dünne Planke die man auf den Bord eines Bootes **setzt** um denselben zu erhöhen, damit das Boot nicht so leicht Wasser über nehme. Es heißt darum im Englischen washboard, weatherboard und water-board — weil das Wasser bei schlechtem Wetter nicht über diesen Bord waschen soll.

**Serving,** die, s. Sarving.

**setzen.** Segel setzen heißt die Segel entfalten und dem Winde von der richtigen Seite darbieten, so daß sie in Tätigkeit treten und ausrichten können wozu sie bestimmt sind. Das

Gegenteil davon, nämlich das Einziehen oder Festmachen der Segel heißt Segel bergen. — **Setzen** in Bezug auf die Bewegung eines Schiffes s. stampfen. — Am häufigsten ward im Mittelniederdeutschen setten und auch später noch setzen für **ankern** gebraucht; die Zahl der Belegstellen ist so groß, daß es nicht not tut einzelne anzuführen.

**Sicht,** die, das Ansehen, der Anblick, der Zustand in dem man etwas sieht, mit den Augen wahrnimmt. Es ist ein Verbalabstractum zu sehen. „Der Leuchtturm kommt in Sicht", „wir lagen in Sicht von Helgoland." Es ist gleich dem hochdeutschen Gesicht in der Bedeutung „zu Gesicht bekommen." Der hochdeutsche Übersetzer der „Durchläuchtigsten Seehelden", Sulzbach 1681, sagt sogar mißverstandener und mißverständlicher Weise „ins Gesicht bekommen"; er meint damit natürlich nicht „eine (Ohrfeige) ins Gesicht bekommen", sondern schreibt: „Als die Holländische Flotte auf die Höhe vorbesagter massen kommen war, setzte sie ihren Lauff recht nach der Küste von Brasilien zu, welche sie den vierdten May ins Gesicht bekamen" . . . . Von Sicht hat sich der Seemann ein Eigenschaftswort **sichtig** gebildet, das in der Verbindung „sichtig Wetter" eine Witterung bedeutet bei der man gut, deutlich, weit sehen kann. Auch ein Zeitwort: **sichten;** verschieden von dem Zeitwort sichten = sieben, bedeutet es: „zu sehen bekommen". „in Sicht bekommen", „wir sichteten soeben den Pic von Teneriffa." **Sichtweite** eines Leuchtfeuers ist der Umkreis, in dem das Feuer gesichtet werden kann; verschieden also von Sehweite, denn so heißt die Entfernung auf die einer sehen kann, Sichtweite aber die Entfernung auf die einer gesehen werden kann.

**Signal,** das, heißt in der Seemannssprache jedes Zeichen, das man auf eine gewisse Entfernnng hin gibt, um sich verständlich zu machen und einem andern etwas mitzuteilen, eine Anfrage an ihn zu richten, besonders auch ihm Befehle zu übermitteln. Das ursprünglichste Signal waren die Bewegungen des menschlichen Leibes, ein Winken mit dem Arm, ein Bücken des Oberkörpers (s. Bake). Bald lehrte die Erfinderin Not auch den Seemann andere Hilfsmittel, etwa einen gehißten Besen (Quast, s. Badegast), und vor allen Dingen das **Signalisieren** mit Flaggen, das sich noch immer, auch im internationalen Verkehr, erhalten hat. Zum richtigen Verständnis der Signale hat jede

Nation ihr **Signalbuch**, in dem die Signale mit ihrer Bedeutung verzeichnet stehen. Außerdem haben sie alle zusammen ein internationales Signalbuch, mit dessen Hilfe ein Russe und ein Portugiese sich bestimmte Mitteilungen machen können, ohne daß sonst einer ein Wort vom andern versteht. Man signalisiert ferner mit Winkflaggen nach dem Morse-Alphabet, mit dem Semaphor, mit den verschiedensten Lichteffekten etc., aber bald wird die drahtlose Telegraphie allen diesen kleinen Aushilfsmitteln ein Ende machen. Bis dahin hat man eigene Signalgasten, Signalmaate, Obersignalmaate und eigene Signalzweigkompagnien bei den Matrosendivisionen. — Signal kommt vom lateinischen signum, das Zeichen, oder vielmehr vom lateinischen signalis, „bestimmt ein Zeichen zu geben." — **Kontre-Signal** heißt das verabredete Zeichen, daß das Signal gesehen worden, bezw. verstanden ist.

**Siel,** das, die bekannte Entwässerungsvorrichtung an den Nordseeküsten, die dem Binnenwasser Abfluß in das Meer verschafft. Zur Zeit der Flut muß durch das Siel die Öffnung im Deich verschlossen werden, damit das Meerwasser nicht das Land überschwemme. Zur Zeit der Ebbe wird dann die Schleuse des Siels geöffnet, so daß das während der Flut in einem Sammelbecken binnendeichs aufgestaute Wasser nach See zu abfließen kann. Wo ein Siel ist, da wohnt ein Sielwärter; wo einer wohnt, siedelt sich leicht ein anderer an. So entstehen die Dörfer mit der Endung Siel: Mariensiel, Rüstersiel, Karolinensiel, Neuharlingersiel etc. Im weiteren Sinne ist Siel irgend eine Wasserleitung, eine Abzugsrinne, ein Zuleitungsrohr etc. etc. In diesem Sinne kommt sile = aqueductus schon in der Historia de fundatione monasterii Rastedensis vor, die 1290—1310 etwa geschrieben ist. — In dem Worte Siel steckt der Begriff von seihen, althochdeutsch sihan. Aus diesem Zeitwort, das die Bedeutung „Wasser durchlassen" hat, mag, wie Doornkaat vermutet, erst ein Substantivum sihila, ein Etwas was Wasser durchläßt, gebildet worden sein, was dann in sila kontrahiert wurde, dessen offene Endsilbe leider, wie bei so vielen altfriesischen Wörtern, geschwunden ist, so daß nun die einsilbigen Leute bei der Aussprache eines solchen Wortes den Mund nicht mehr aufzutun brauchen.

**Sill,** das. Hauptsächlich in der Verbindung Luksill gebraucht: die Schwelle. Das niederdeutsche Wort sülle, sül, mittelniederdeutsch sul, sulle, sille; niederländisch sulle: angelsächsisch syll,

englisch sill, norwegisch svill, althochdeutsch swella, swelli, kommen mit dem gotischen sulja, Sohle, von einer Wurzel sval = schwellen. Man hat zunächst an eine Anschwellung der Haut unter den Füßen zu denken, sodann wird Sohle als Träger und Grundbalken einer. Tür gebraucht im Sinne einer Anschwellung, einer Erhöhung; was für ein Luksill an Bord besonders zutreffend ist, denn das ist besonders hoch, damit überkommende Seeen nicht in die unteren Schiffsräume laufen.

**Sirene**, die, ist ein Nebelsignalapparat, der einen weithin heulenden Ton von sich gibt und Schiffen im Nebel die Nähe des Landes kund tut. Die Benennung ist zwar nicht ganz sinngemäß, da diese Sirene das gerade Gegenteil beabsichtigt wie die klassischen Sirenen, aber doch insofern glücklich gewählt, als jeder gleich weiß, was darunter zu verstehen ist. — Wie sich ein althochdeutscher Physiologus eine Sirene vorstellte, sehen wir aus einer Wiener Handschrift des elften Jahrhunderts: „In demo mere sint uunderlihu unihtir, diu heizzent sirene unde onocentauri. Sirene sint meremannin unde sind uuibe gelih unzin ze demo nabilin, dannan uf vogele, unde mugin vile scono sinen (singen). So si gesehint man an demo mere varin, so sinen sio vilo scono, unzin si des uunnisamin lides so gelustigot uuerdin, daz si inslafin. So daz mermanni daz gesihit, so verd ez in unde brichit si."

**Skiff**, das. Dabovich nennt so, S. 1237, ein für eine Person eingerichtetes Outrigger-Boot. Im Allgemeinen aber heißt so — englisch skiff, französisch esquiff, deutsch sonst Schiff — „any small boat. In merchant ship's boats the skiff is next in size to the launch or long-boat, and is used for towing, running out a kedge etc." Die Form des Wortes läßt auf nordischen Ursprung der Sache schließen.

**Skorbut**, der, eine glücklicherweise unter dem Einfluß der besseren Schiffsverpflegung unserer Zeit ihrer Schrecken beraubte Krankheit der Seeleute bei längeren Seetörns. Das Wort hieß zwar mittellateinisch scorbutus, stammt aber aus dem Niederländischen, wo scheur Riß heißt. Skorbut heißt neuniederländisch scheurbuik, aber die lateinische Form scorbutus zeigt, daß es früher scheurbut geheißen haben muß, also nichts mit Bauch zu tun hatte, sondern Hautriß bedeutete. Die Form scheurbuik ist volksetymologische Anlehnung an buik = Bauch, und daraus ist

bei der Aufnahme ins Hochdeutsche durch Mißverständnis Scharbock geworden; da ist Skorbut denn doch deutlicher.

**Sitzer,** der, s. Spant.

**Sliding gunter.** Man spricht von einem sliding gunter Mast und einem sliding gunter Segel; beide sind zusammen, wie es scheint, durch das moderne Lust- und Rennjachtwesen nach Deutschland gekommen. Sie werden nur selten geführt, am meisten noch bei Kriegsschiffsbooten. Das Segel ist von dreieckiger Gestalt, sein oberer Teil ist an einer Stenge untergeschlagen, die vermöge zweier Eisenringe an dem verhältnismäßig niedrigen Maste auf und niederfährt oder gleitet, daher auch Gleitsegel genannt. Das Wort kommt mit der Sache aus England und bezieht sich — ursprünglich wohl scherzweise — auf Edmund Gunter und dessen Sliding-rule, „a sliding scale corresponding to logarithms for performing the multiplication and division of numbers without dividers." — Man nennt die sliding gunter Takelage auch portugiesische oder Houari-Takelage; houari ist ein Wort der amerikanisch-indianischen Seemannssprache, von den Portugiesen nach Europa gebracht.

**sloopen** ist soviel wie abwracken, ein altes Schiff in seine einzelnen Teile zerlegen und diese als Brennholz verkaufen. Das niederdeutsche Wort slopen heißt schleifen, abtragen, niederreißen. Es ist unser hochdeutsches schleifen, eine Festung, ein Haus schleifen; sowohl sprachlich als begrifflich.

**Sodraum,** der, = Kielraum, der unterste Raum im Schiffe, gleichbedeutend mit Bilge. Das sich hier sammelnde Wasser heißt wie Bilge- und so auch Sodwasser. Sod und Bilge sind bedeutungsverwandt. Denn wenn Bilge die rauschende Bewegung des nach ihr benannten Wassers bezeichnet, so bedeutet Sod die siedende Bewegung desselben, wenn das Schiff von den Wellen gerüttelt und geschüttelt wird. Im Üebrigen heißt sod im Niederdeutschen Brunnen, von seden = sieden in der Bedeutung aufkochen, aufbrausen, aufwallen, aufquellen; „wie Brunnen von brennen und Welle von wallen." Vergl. Bilge am Ende.

**Sog,** der, heißt in Ostfriesland und in den Niederlanden das Kielwasser. Eigentlich heißt so die Form und Gestalt des Hinterteiles eines Schiffes, der Piek; der Zug oder Verlauf der Linien hinten am Schiffe. Weiterhin hat sich dann der Name auf das Wasser ausgedehnt, das von diesem Teile des Schiffes als

bewegtes, schäumendes Wasser bei der Fahrt hinter sich gelassen wird. Das Wort sog ist zwar niederdeutsch, aber da Zug sonst überall im Niederdeutschen tog heißt, so ist hochdeutsche Entlehnung anzunehmen.

**Soldatenloch**, das. „Der Mars hat in erster Linie den Zweck, dem zur Stütze der Marsstenge nach den Seiten hin bestimmten stehenden Gut die erforderliche Spreizung zu geben, soll nebenbei aber auch die Bedienung der Takelage erleichtern. In der Mitte hat er eine vierkantige Öffnung, das sogenannte Soldatenloch, welches sich noch durch zwei Klappen nach den Seiten hin vergrößern läßt und den Zweck hat, das Auflegen des stehenden Guts des Untermastes, das Aufbringen der Marsstenge, sowie das ungehinderte Andeckfahren eines Teils des laufenden Guts zu ermöglichen.“ (Dick u. Kretschmar, II. 87). Im Entern ungeübte Leute, z. B. die (See-)Soldaten, klettern, wenn sie in den Mars wollen, nicht außen herum an den Püttings hinauf, sondern kriechen durch dieses Loch, das daher von ihnen den Namen hat, wahrscheinlich weil sie der Meinung sind, der Zimmermann habe besonders für sie dieses Loch gelassen. — Wie jedes Loch an Bord ein gat genannt werden kann, so ist auch dieses häufig in der Form **Soldatengat.**

**Sonnensegel**, das, ein aus Segeltuch hergestelltes Schutzdach gegen die Sonne. Das Bedürfnis, sich gegen die brennenden Strahlen zu schützen, ist schon immer empfunden worden, und man hat daher von jeher ähnliche Vorrichtungen getroffen. Die alten Friesen scheinen sich einfach an Deck ein Zelt aufgeschlagen zu haben; sie hatten das Wort dendeschyp (tentschip) = Zeltschiff; doch könnte auch ein Schiff mit einem Leinwanddach gemeint sein.

**Sorgleine**, die, ist eine am Ruder angebrachte Leine oder Kette, die an Deck fährt oder sonst zugänglich ist und den Zweck hat, für den Fall, daß die übrigen Einrichtungen zum Steuern aus irgend einem Grunde nicht gebrauchsfähig wären, das Ruder wenigstens noch einigermaßen regieren zu können. Darum ist auf jeder Seite des Ruders eine Sorgleine befestigt. Der Name schon deutet den Zweck an: er ist eine Fürsorge für den Fall der Not, schweren Sturmes, Gefechtes etc. etc.

**sorren** s. zurren.

**Spake**, die, ein hölzerner Hebebaum zum Drehen des Spills,

zum Bewegen der Kanonen und vielerlei anderen Verrichtungen an Bord gebräuchlich. Sie muß „handlich“ sein, sich mit der Hand regieren lassen; tut sie das, so führt sie den Namen Handspake. Neuerdings hört man unter dem Einfluß des zur See fahrenden hochdeutschen Mannes auch Hand**speiche.** Und in der Tat ist die Rad**speiche** und die Hand**spake** dasselbe. Altenglisch heißt spake, angelsächsisch space, spaca, mittelniederdeutsch speke, althochdeutsch speicha, die Radspeiche, radius. Das althochdeutsche spahha bezeichnete ein abgebrochenes Stück Holz; und diese allgemeine Bedeutung entsprach in den Anfangszeiten der Kultur sowohl dem was wir Spake als dem was wir Speiche und auch dem was wir Spiker (s. d.) nennen.

**Spant,** das. Die Spanten sind oft und zutreffend die Rippen des Schiffes genannt worden, die am Kiel wie an einem Rückgrat festsitzen. Röding kannte noch die Form Spann. Aber auch ohne sie würde sich die Etymologie von selbst ergeben, da die Spanten vom Kiel ausgespannt werden. Die Wurzel von spannen bedeutet ziehen, die ursprüngliche Bedeutung von Spant ist also „etwas auseinander Gezogenes, auseinander Gespanntes“. — Ein Spant besteht aus dreierlei Stücken. Unten am Kiel sind die **Bauchstücke** befestigt, auf ihnen sitzen die **Sitzer;** daran schließen sich nach Bedarf die Auflanger. Das Bauchstück heißt auch Lieger; ihm eben entsprechen die Sitzer.

**Spardeckschiff,** das, s. Schiff.

**Speedykessel,** der, s. Kessel.

**Speiback**, die. Eins der schlimmsten Vergehen wider die Schiffsordnung ist das Andeckspucken. Da aber Tabak kauende Leute öfters genötigt sind zu spucken, so hat man hie und da runde flache Holzgefäße — Backen — aufgestellt, die mit Sand gefüllt sind und das vorstellen, was man hochdeutsch einen Spucknapf nennt.

**Speigat**, das, heißt ein Gat, ein Loch in der Bordwand in der Höhe des Oberdecks, im Wassergang, durch das das Schiff das Wasser, das durch Sturzwellen übergekommen ist, das Regenwasser, das Deckwaschwasser gleichsam ausspeit. Nach Röding hätte früher jedes Deck seine Speigaten gehabt. Er schreibt: „Auf Kriegsschiffen haben die Speygaten des untern Decks an der äußersten Seite des Schiffes eine Mamiering, um zu verhindern, daß die See, insonderheit wenn das Schiff auf der Seite

liegt, nicht hineinstürze.“ Das war trotzdem nicht ohne Gefahr, und darum sind diese Speigaten mit Recht abgeschafft worden. — Bekanntlich hat man bei der Gotik die Wasserspeier mit vieler Sorgfalt behandelt und ihnen die Gestalt von in Stein gehauenen wilden Tieren, aus deren Rachen das Wasser herausfließt, gegeben. — Mittelniederdeutsch spegat; in einem von v. Liliencron herausgegebenen alten historischen Volksliede kommt die Stelle vor, daß infolge eines feindlichen Kanonenschusses „dat blod al ut den spegaten flot.“

**Speisewasser**, das, hat seinen Namen nicht daher, daß etwa mit ihm die Speisen gekocht würden, was mit Trinkwasser geschieht, sondern es ist das getrennt von diesem in besonderen Tänks aufbewahrte, zum Kochen und Trinken nicht geeignete Süßwasser, das zum Speisen der Kessel, sowie für Bade- und Waschzwecke bestimmt ist.

**Spesen**, die, nur in der Mehrzahl gebräuchlich, sind die Kosten für Fracht, Beförderung, Kommission, Schiffsversicherung, Hafenabgaben, Zoll u. s. w., also im Allgemeinen: Handlungsunkosten die auf eine Ware kommen. Wörtlich: Ausgaben; italienisch spese, Unkosten, Mehrzahl von spesa = Aufwand; aus dem mittellateinischen spensa, Aufwand, Lebensmittel; lateinisch expensa, Ausgabe.

**Spiegel**, der, ist der vom Heckbalken und den Randsomhölzern begrenzte Teil des Hecks; er war früher ganz flach, wie er es bei großen Beibooten jetzt noch ist. Bei hohen Schiffen mit entsprechend hohem Heck hatte er Fenster, in denen sich, wenn das Schiff in ruhigem Wasser vor Anker lag, die Wellen spiegelten. Bei niedrigeren Schiffen wurden die Fenster nur durch Holzwerk und entsprechende Malerei angedeutet. Man kennt diese gemalten Fenster als nicht gerade hervorragende Kunstleistungen. Aber eines lag dem Künstler stets nahe: der Gedanke daran, daß, wenn sie wirkliche Fenster wären, sich das Meer darin spiegeln müßte, und so versuchten sie es mit ihrer Kunst, das sich spiegelnde Wasser auf den geschilderten Fenstern zur Darstellung zu bringen.

**Spier**, die, ist eine Stange, die an Bord vielfach Verwendung findet, z. B. als Backspier, an welcher im Hafen die Beiboote festgemacht werden, als Leesegelsspier u. s. w. Ursprünglich eine „dünne Stange,“ eigentlich eine **dünne**, schwanke, kleine

Spitze, ein Grashalm. Die Bedeutung hat sich also ähnlich entwickelt wie die von Bram. Spierstaude = spiraea ist als Tautologie anzusehen. — Hernach = Sparren; französisch (1704) esparres, éparres. In Groningen haben sie ein Zeitwort bespieren, jemanden ein (rechtliches) Hindernis in den Weg legen, ursprünglich eine Spier vor einen Weg machen, zum Zeichen, daß er verboten ist; hochdeutsch: „Ich werde ihm ein Stöckchen davor stecken". Altfriesisch spiri = hasta, Speer. Bremer Wörterbuch: „Spier, eine jede kleine Spitze, und in Sonderheit die zarte Gras- oder Kornspitze, welche eben aus der Erde kommt". Daher denn auch: Kleinigkeit, ein wenig, ein bischen, etwas Geringes. — Aus germanischer Wurzel spir, platzen, schwellen, wachsen, treiben, sprossen.

**Spiker**, der, ist jetzt gleichbedeutend mit Nagel, heißt aber eigentlich Holznagel, ja ursprünglich — s. Spake — nur ein Stück Holz, dann ein als Bolzen oder Nagel zugespitztes Stück Holz. Man spricht hochdeutsch von einem Speichernagel; tautologisch, denn in diesem „Speicher" steckt Speiche (Spake) = ein Stück Holz, ein Zapfen, ein „Zweck", der als Nagel dient. Die ersten Nägel waren von Holz und hießen hochdeutsch Speicher, niederdeutsch Spiker. Letzteres hat sich, wie überhaupt im Niederdeutschen, so auch in der Seemannssprache erhalten, während im Hochdeutschen Speicher auf diesem Wege verschwunden ist: Speicher, Speichernagel, Nagel.

**Spill**, das, ist die Vorrichtung zum Ankerlichten und auch zum Hissen sonstiger besonders schwerer Lasten. Die Ketten oder die Taue, an denen die Last gehißt werden soll, werden um das Spill genommen und dann wird dieses gedreht, so daß sich die Kette oder das Tau auf oder um das Spill wickelt. Auf großen Schiffen hat man ein Dampfspill, wenigstens wenn sie einigermaßen der Neuzeit entsprechen; auf älteren ein Gangspill, auf den alten, kleinen ein Bratspill oder eine Windas (s. d.). Spill ist Zusammenziehung von Spindel. Und zwar ist Bratspill eine liegende Spindel, die wie ein Bratspieß gedreht wird; Dampfspill eine stehende Spindel von starkem Bau; desgleichen das Gangspill, das gedreht wird, indem man Spillspaken in die Öffnungen steckt, mit denen die Matrosen in die Runde gehen. — Ein eigentümliches Schicksal hat das romanische Wort für Spill gehabt. Es heißt englisch capstan, französisch cabestan, aus

dem Spanischen stammend, wo es cabrestante heißt. Man hatte ursprünglich einen Bock (cabron) zum Winden mit einer liegenden Spindel, die cabria hieß. Als man dieses Werkzeug verbesserte und die cabria aufrecht stellte, nannte man sie cabrestante, stehende Winde. Soweit wäre die Sache in Ordnung. Aber die Niederländer brachten sie in Verwirrung. Schon bei Kilian ist ein capestant daraus geworden, und 1702 heißt das Spill kaapstaander, und daraus machten die Deutschen einen Kopfständer. Doch hatte schon vorher im Mittelniederdeutschen eine andere Verdunkelung stattgefunden, und zwar in kapstange. In einer Livländischen Urkunde vom Jahre 1407 wird als Merkzeichen eines verschollenen Schiffes angegeben: „unde de kapstange si boven spitz und beneden, dar id touwe umme geit, gelike dicke." — Zu dieser Stelle bemerkt freilich Breusing im sechsten (Nachtrags-) Bande zu Schiller und Lübben S. 176: „Kapstange kann schwerlich capstan sein, da dieses (ein Gangspill) oben gerade einen dicken Kopf hat, weshalb es auch Kopfständer verdeutscht wird. Es wird Signalstange bedeuten, vergl. kapinge. Die wird oben spitz, und unten, wo sie mit Tauen befestigt wird, gleich dick sein." Ich kann dem nicht beistimmen. Wie soll das verschollene Schiff zu einer Signalstange gekommen sein? Kapinge, das zum Vergleich herangezogen wird, heißt überdies Bake, wie die Bremer Urkunde von 1400 besagt: „ok moghen de Bremere kennynge weten onde kapinge setten edder tunnen legghen oppe den Mellem (Mellum, Sandbank, „Plate" vor der Weser) ofte op dat rode zand." An Bord führt man keine Baken mit sich. Und wenn das Spill auch allerdings für gewöhnlich einen dicken Kopf hat, so wird eben als besonderes Kennzeichen jenes verschollenen Schiffes angegeben, daß sein Spill oben spitz war. Es hatte also, was andere nicht hatten, oben auf dem dicken Teile noch irgend eine spitz zulaufende Verzierung.

**Spinnaker**, der. Wenn Rennjachten mit raumem Wind oder achterlicher Brise segeln, so gilt es, wenn sie keine Rahesegel führen, ihnen auf andere Weise die Möglichkeit zu geben, möglichst viel Leinwand vor dem Winde auszubreiten. Dazu hilft ein Spinnaker, „ein großes dreieckiges Segel aus leichtem Baumwollstoff, welches vermittelst eines Falles am Mast gehißt und mittelst eines **Spinnakerbaumes**, der an dem äußersten Schothorn des Segels befestigt und mit der am inneren Ende befindlichen Gabel

gegen den Mast gestützt wird, ausgebreitet wird." (Dick und Kretschmer II. 285/6). Nach der vom Freiherrn von Strombeck in der Marinerundschau (Oktober 1899 S. 1124—1136) veröffentlichten Übersetzung eines Kapitels aus einer englischen Seemannschaft, sitzt der Spinnakerbaum in einem nach der Gestålt **Schwanenhals** genannten Gelenk, das in eine Spur am Mast eingesetzt wird und der Spur des Spinnakerbaumes zur Aufnahme und Stütze und zum Halt dient. Der Spinnaker findet sich nur auf Rennjachten, kann nur bei leichtem Winde gefahren werden, dient dann aber dazu, jedes Lüftchen aufzufangen und auszunützen. — Wort und Sache sind englisch; ersteres „from spin, in sense of to go rapidly."

**Spinnekopp**, der, ist ein Hilfsmittel zur Befestigung eines Sonnensegels, das von ferne an das Gewebe einer Spinne erinnert. Es ist ein hölzerner Kopf, ein längliches Stück Holz durch das verschiedene Löcher in regelmäßigen Abständen von einander gebohrt sind. Durch diese Löcher werden dünne Taue gezogen und diese in immer weiterer Entfernung am Firsttau des Sommersegels befestigt. Eben dadurch, daß diese das genannte Segel tragenden Taue von zwei Seiten aus verschiedenen Entfernungen in dem hölzernen Kopf zusammenlaufen entsteht der Eindruck, als habe da eine Riesenspinne ihr Werk getrieben.

**spinnen** wird im Seemännischen wie im Hochdeutschen gebraucht. Besonders zu erwähnen ist daher nur die Redensart: „ein Garn spinnen"; etwas lang und ausführlich, „mit epischer Breite" erzählen, wie es alte Seeleute, wenn sie überhaupt einmal den Mund auftun, lieben. Sie erinnert an die ursprüngliche Bedeutung von spinnen, die auch in dem studentischen Ausdruck spinnen für trinken und in „Spanferkel" liegt, nämlich ziehen, in die Länge ziehen und dabei drehen, herausziehen, trinkend ziehen, „einen Zug tun", saugen.

**Spleetflagge**, die, auch wohl Splitflagge, ist eine Flagge bei der ein dreieckiges Stück ausgeschnitten ist, so daß sie in zwei Spitzen endigt. Sie hat den Namen davon, daß sie wie gespalten aussieht, denn split oder splet ist die niederdeutsche Form für Spalt und bedeutet die Stelle, wo oder von wo aus sich etwas spaltet, der Scheidungspunkt zweier Schenkel, Wege, Linien; von spliten oder spleten = spalten, von einer Wurzel spar, spal = auseinandergehen.

**Sporn**, der, ist die spitz zulaufende Verlängerung des Vorstevens bei Panzerschiffen, die sie in den Stand setzt ein anderes Schiff zu rammen; daher man auch Rammsporn sagt. Der Reiter hat den Sporn hinten, das Schiff vorne, das Eigentümliche der Bedeutung aber ist „mit den Füßen stoßen," daher ist auch Spur damit verwandt. (Kluge 355).

**splissen** heißt zwei Taue so zusammenfügen und in einanderflechten, daß an der fest zusammengefügten Stelle kein Knoten und auch keine merkliche Verdickung eintritt. Damit solches geschehen könne, muß man zuerst das Gegenteil von Zusammenfügen vornehmen, nämlich die beiden Taue, die mit einander verbunden werden sollen, einzeln mittelst des Marlspikers spalten und auseinander teilen, damit dann die beiden Teile ein jeder mit seinen einzelnen Teilen gegenseitig in einander eingesteckt und durch einander durchgesteckt werden können. Splissen nennt man zunächst eigentlich nur dieses Spalten, dann aber die ganze dazu gehörige Arbeit; hochdeutsch spleißen, mittelhochdeutsch splizen; davon auch Splitter als etwas Gesplissenes. — Mit dem Splissen geht das Knoten Hand in Hand. Die beiden Künste werden dem angehenden Seemann zusammen beigebracht. Deshalb heißt der Unterrichtsgegenstand stehend „Splissen und Knoten". Die verschiedenen Knoten kunstgerecht zu machen ist auch wirklich eine Kunst. Der sinnigste und bedeutsamste ist der englische truelove-knot oder truelover's-knot, ein künstliches, symbolisches Gebilde, das sich ohne Abbildung kaum beschreiben läßt, zumal es verschiedene Arten gibt. Als die Preußische Marine eingerichtet wurde und das Schiffsjungen-Institut ins Leben trat (24. April 1850), wollte man eine Zeit lang sich aufs Vornehme aufspielen und sagte anstatt knoten knüpfen. Das hat aber nicht lange gedauert.

**Splitterdeck**, das. „Ein in der Richtung der Unterkante des Seitenpanzers liegendes und mit einer stärkeren Beplattung als die gewöhnliche Decksbeplattung versehenes Zwischendeck heißt Splitterdeck." „Es ist in der Regel nur dann vorhanden, wenn sich an der Oberkante des Gürtelpanzers ein Panzerdeck befindet." (Dick u. Kretschmer). Es hat die Bestimmung, die unter ihm gelegenen Räume gegen Splitterwirkung zu schützen.

**Sponung**, die. Das ostfriesische Zeitwort sponen heißt spalten, abspalten, einkerben. An den Stellen wo ein Balken an

den andern anstößt oder mit ihm verbunden werden soll, muß, damit er sich fest anlegt, aus dem einen Balken ein Stück von der Gestalt des anderen herausgeschnitten werden. Dieser Schnitt heißt die Sponung. Nach Doornkaat hängt das Wort mit Spahn zusammen, denn auch diesem liegt der Begriff des Gespaltenen zu Grunde.

**Spriet**, das, eine Stange, Spiere, ein Baum; die Stange die diagonal ein sogenanntes Sprietsegel ausspannt und der schräg liegende Baum, der als Mast angesehen werden kann und, weil er am Bug hinausragt, Bugspriet heißt. — Es kommen in Spriet zwei Begriffe zusammen. An sich bedeutet es, als von sprießen stammend, als etwas Gesprossenes, einen Baum, eine Stange, einen Stab oder Stecken; Kilian: spriet = baculus pastoralis, angelsächsisch spreot = Stange, Pfahl, Spieß; niederdeutsch spret. „Als der Schwedenkönig Erich die Schlacht bei Fyriswall gegen Styrbiörn schlagen sollte, opferte Styrbiörn dem Thor, aber Erich dem Odin, weihte sich ihm und bestimmte die Frist seines Todes auf zehn Winter. Da sah er einen großen Mann mit breitem Hute, der gab ihm seinen Rohrstengel (reyrsproti) in die Hand, ihn über das feindliche Heer mit den Worten zu schießen: „Odin hat euch alle!“ Als das geschah, erschien ein Wurfspeer in der Luft, flog über Styrbiörns Schlachtreihen und schlug sein Kriegsvolk wie ihn selbst mit Blindheit.“ (Simrock, Myth. 176) — Sodann aber spielt, weil, wie erwähnt, ein Spriet bei manchen Segeln zum Ausspannen gebraucht wird, auch der Begriff **spreizen** dazwischen. Man kann die Begriffe aber so auseinander halten, daß man sagt: bei Bugspriet steht der von Baum, bei Spriet der von spreizen im Vordergrunde; beide aber stammen von der germanischen Wurzel sprut, emporwachsen; mittelhochdeutsch spriezen; angelsächsisch sprutan, englisch sprit; niederländisch spruiten.

**Spring**, der, auch **Sprung**, ist der Auflauf des Vor- und Hinterschiffes im Vergleich zum Mittelschiff, so daß dieses der niedrigste Teil des Schiffes ist; die Erhebung des Decks nach vorn und hinten zu. Diese Erhöhung hat Einfluß auf die Freibordhöhe. Das Wort kommt von springen im Sinne der Architektur. Wie man sagt: „die Ecke springt vor“, so ist hier gedacht: „das Deck springt höher.“

**Spring**, der. Wenn man aus irgend einem Grunde das

Schiff nicht so liegen haben will wie es sich, von der Strömung abgesehen, von selbst zum Winde legt; wenn man also nicht haben will, daß der Wind von vorne kommt, sondern, besserer Ventilation oder — beim Kohlen-Übernehmen — grösserer Reinlichkeit wegen, von der Seite; oder wenn nicht Raum genug da ist um in der gewöhnlichen Weise vor Anker zu liegen; oder man will als Kriegsschiff seine Breitseite gegen eine feindliche Stellung kehren — so gibt man dem Schiffe die gewünschte Lage dadurch, daß man das Hinterteil mit Hilfe einer ausgebrachten Trosse dreht. Diese Trosse kann an der eigenen Ankerkette oder an einem Ducdalben oder einer Boje oder sonstwie festgemacht werden. Man sagt dann: „das Schiff liegt auf dem Spring", „ist auf den Spring geholt." Unter den schier zahllosen Dingen und Begriffen, die im Englischen mit Spring bezeichnet werden, befindet sich auch diese Trosse, „a rope passed out of a ships stern, and attached to a cable proceeding from her bow, when she is at anchor. It is intended to bring her broadside to bear upon some object."

**Springflut**, die. Das Gegenteil von Nipflut. Während diese letztere die Flut zur Zeit der Mondviertel bedeutet, da die Flut am niedrigsten ist, bedeutet Springflut die höchste Flut wie sie zur Zeit des Vollmondes und Neumondes einzutreten pflegt. Man hat Spring für englisch ausgeben wollen. Es ist deutsch, niederdeutsch. In Ostfriesland heißt Spring das Aufspringen, Aufsteigen, Aufquellen, Aufwallen von Wasser; in Holland spring Quelle, Springbrunnen, Springflut, Ursprung. Aus „entspringen" und „Springbrunnen" sehen wir, daß auch im Neuhochdeutschen das althochdeutsche Spring, sprinc, = Quell, nicht ganz geschwunden ist. — Wie gedankenlos man zuweilen mit der Sprache umgeht beweist der Ausdruck, den man hören und auch lesen kann: Springebbe, der aber ganz mechanisch und äußerlich ohne Rücksicht auf den Sinn von Spring als einfacher Gegensatz von Springflut gebildet worden ist. — „Dat de Mahn de Ebbe und Floht regeret, und de Vorloping des Getides verorsaket, ys jetzunder by ein jeder, und insunderheit by den Seefahrenden genoch bekandt, welckes Natur und Egenschop ys beschreben van Renates descartes, in dem Anfang sinder begehrden Wyßheit, int veerde Deel, dar He anwiset, dat erenehr de Mahn full, offt nie ys, dat alßdenn de Flothen höger, und de Ebben syder fallen,

welckes by uns ein Sprinckstrohm genöhmet werd" . . . „Beschriving van der Kunst der Seefahrt", Lübeck 1673.

**Stab**, der eines Kriegsschiffes, wird gebildet von den Offizieren und höheren Beamten. Im Mittelhochdeutschen war stap, = Stab, wie jetzt der Feldmarschallstab das Zeichen hoher militärischer Gewalt, das Zeichen amtlicher, besonders auch richterlicher Gewalt. „Der Stab" im neuzeitlichen Sinne sind die Gehilfen, die ausführenden Kräfte, die ein Befehlshaber um sich versammelt hält, auch wenn er nicht grade den Stab im mittelalterlichen Sinne als Abzeichen seiner Amtsgewalt trägt, wie die Polizisten in England noch heute tun. — Stabsarzt, Stabsingenieur, Stabszahlmeister sind jetzt lediglich Bezeichnungen eines Dienstgrades.

**Staden**, der, ist leider kein eigentliches Seemannswort, weil nur von oberdeutschen Schiffern gebraucht; Straßburg, Basel, Zürich haben ihre Staden. Es bedeutet das Wort Flußufer, eine Stelle wo man stehen und wo man Güter hinstellen kann. Von der indogermanischen Wurzel sta = stehen, von der auch Gestade kommt. Betrübenderweise schon mehrfach durch quai verdrängt, (Limmatquai in Zürich). Wenn man noch wenigstens, da Quai ursprünglich ein niederdeutsches Seemannswort war, die Form Kai oder Kaje gewählt hätte.

**Stag**, das, ein dickes Tau, durch das jeder Mast und jede Stenge ihre Befestigung nach vorne erhält, während die Wanttaue zur Befestigung der Masten nach beiden Seiten und nach hinten zu dienen. Die Stage halten die Masten hauptsächlich beim Stampfen des Schiffes, die Wanten beim Schlingern. Jeder Mast und jede Stenge hat ein Stag; es fährt um den Top und von da nach dem Fuß des nächstvordern Mastes oder der nächstvordern Stenge, beim Vortop oder bei einmastigen Schiffen nach den entsprechenden Stellen des Vorgeschirrs. — Niederländisch stag, isländisch, norwegisch, schwedisch, dänisch stag; englisch stay, französisch étai, spanisch und portugiesisch estay. Das Wort kommt von stan = stehen, als etwas, was etwas stehen macht, stützt; mittelniederdeutsch staeden, staeyen; bei Kilian staede, staye, Stütze, Hilfe. — Aber nicht nur zur Stütze der segeltragenden Masten und Stengen dienen die Stage, sie tragen nebenbei auch selbst Segel, dreieckige, **Stagsegel** genannt, die näher bezeichnet und benannt werden nach den Stagen an denen sie

fahren. — Wenn man das Schiff wendet so gehen die Stagsegel von der einen Seite über das Stag auf die andere Seite; daher man das Wenden auch nennt **„über Stag gehen."** — **Staglaterne** ist eine Laterne, die am Vorstengestag gehißt wird, hoch in der Mitte zwischen beiden Positionslaternen, zum Zeichen daß das Schiff unter Dampf ist. Auch die Ankerlaterne wird in ähnlicher Weise, doch niedriger, gehißt, zum Zeichen, daß das Schiff vor Anker liegt. — Über Stagläufer s. Läufer. — Ein schöner dichterischer Ausdruck für Pferd findet sich in der Edda: stagstjorn-marr, Stagsteuermähre, also ein Pferd das Stag und Steuer hat, dem der Zaum und Zügel als Halt dient und die Richtung angibt. — Stagtalje, Stagtakel erklären sich von selbst — Von Stag ist seemännisch ein Zeitwort gebildet: **stagen** = stützen. — **Wasserstag** heißt das Stag des Bugspriets nach dem Vorsteven zu, weil es so nahe am Wasser, das dem Wasser nächste Stag, ist. — Es gibt auch noch einen von „wenden" verschiedenen Sinn von „über Stag gehen", nämlich den von „fallen, umfallen"; wenn das Schiff z. B. plötzlich sehr „überholt", sich unvermutet sehr. auf die Seite legt, so geht etwas das nicht fest, seefest gezurrt ist „über Stag", d. h. es verliert seinen Halt, seine Stütze, sein Gleichgewicht und fällt um.

**staken** wird seemännisch für die Tätigkeit zur Fortbewegung eines kleineren Fahrzeuges in seichtem Wasser mit Hilfe von Staken oder Stangen gebraucht. Der Stakende stößt mit der Stake in den Grund und stößt so das Schiff vorwärts. Das niederdeutsche stake = Stange ist uns Hochdeutschen in dem Worte Stacket, Zaun von Pfählen, durchgeschnittenen Stangen, geläufig.

**Standarte,** die, die Flagge des Landesherrn und der Mitglieder seines Hauses, im Großtop gehißt, die Gegenwart der Genannten an Bord anzeigend. Mittelhochdeutsch stanthart; bei Stieler 1691 Standart, mitttelniederdeutsch standart, bei Kilian standaerd = vexillum, signum; altfranzösich estendart, neufranzösisch étendart, spanisch estandarte, provençalisch estendart; italienisch stendardo, mittellateinisch standarda, vom lateinischen Zeitwort extendere = ausbreiten. Ursprünglich eine Reiterfahne.

**stampfen,** s. schlingern.

**Stander,** der.

1. Eine dreieckige Signalflagge, s. Standarte.

2. Verschieden von 1, auch der Ableitung nach, ist Stander, niederländisch staander, ein „Stehender", nämlich ein stehendes Tau oder eine stehende Kette zum Tragen und Halten von Lasten, z. B. Drehreepstander, Kohlenstander. Stehend ist aber, wie Kohlenstander beweist, nicht im Sinne von „aufrecht stehend" gemeint, sondern im Sinne von „fest stehend", im Gegensatz zu laufend, zu „laufendem Gut" als „stehendes Gut" betrachtet.

3. Stander, der, oder Ständer, eine aufrecht stehende Stütze aus (hohlem) Eisen, an Stellen wo sie beim Exerzieren, im Gefecht u. s. w. hinderlich sind, beweglich und abnehmbar.

Die beiden Stander 2. und 3. kommen von stan, stehen; Stander unter 1. von extendere, ausbreiten, entfalten.

**Stänge**, die, ist die Verlängerung des Mastes nach oben in der Reihenfolge Marsstänge, Bramstänge, Öberbramstänge. Eine vielgebrauchte Nebenform dazu ist Stenge, wie Stänge selbst Nebenform zu Stange ist. Eine Diminutivform zu Stange ist Stengel. Die Verlängerung des Bugspriets heißt nicht Stänge, sondern Baum, Klüverbaum, Außenklüverbaum oder Jagerbaum,

**Stapel**, der, ist das Gestell, das Gerüst, die Unterlage von hölzernen Stapelklötzen auf dem der Kiel eines im Bau (oder im Dock) befindlichen Schiffes ruht. Ist das Schiff fertig, so wird es vom Stapel gelassen, es läuft vom Stapel, sein Stapellauf findet statt. Zur Erklärung geht man wohl am besten auf das altfriesische stapul, stapel zurück, das den Block bedeutete, auf dem ein Kopf oder eine Hand abgehauen wurde, den Richtblock. Es ist also Stapel die aus dergleichen Stapeln errichtete Unterlage, auf der das Schiff beim Bau aufliegt. Weil nun diese Stapelklötze in gerader, geordneter Reihe liegen, so heißt stapeln etwas z. B. Holz, geordnet hinlegen oder hinsetzen, und zwar nicht bloß in einer Reihe, sondern wenn es die Ordnung erfordert auch auf einen Haufen; daher „ein Vermögen aufstapeln", besonders auch Güter aufstapeln, namentlich gelöschte Ladungen, die aufzunehmen gewisse Städte das Vorrecht vor anderen hatten, das sogenannte **Stapelrecht**, wie es lange Zeit Emden für die Ems besaß. Daher niederländisch staapel-plaats (1704 bei Aubin), ein öffentlicher Handelsplatz, wohin die Kaufleute gewisser Gegenden ihre Waren bringen müssen um sie zum Verkauf auszustellen. Das Bremer Wörterbuch erklärt stapel mit „Haufe, nämlich ein ordentlicher gelegter Haufe in richtiger Reihe", so wie die Stapel-

klötze liegen. Das Wort kommt von einem alten Thema stap, von dem das altsächsische Zeitwort stapan = setzen, stellen stammt. Kilian übersetzt stapel mit stabulatio, sedes, statio. Auch sonst kommt das Wort im Mittelniederdeutschen in zahlreichen Bedeutungen vor, z. B. auch in der von „Haublock eines Knochenhauers."

**stauen.**

1. Wasser stauen heißt es irgendwie hemmen, daß es nicht weiter fließen kann, abdämmen, durch einen Damm am Fließen hindern, zum Stehen bringen.

2. Waren in einem Schiffsraum unterbringen, niedersetzen, aufstellen, ihnen den richtigen Stand und die rechte Stelle geben, sie sachgemäß unterbringen, sie so legen oder stellen, daß sie nicht über Stag gehen. — Im übertragenen Sinne: viel essen.

Beide Bedeutungen kommen in der einen überein **„stehen machen"**. Niederdeutsch stauen; mittelniederdeutsch stouwen, stowen, auch in der Zusammensetzung understouwen. In einem Hansischen Vertrag von 1442 heißt es: „Unde de schipher schal deme kopmanne de vittallige (Lebensmittel) understouwen, unde schal sulven nene vittallige offte kopmansgud up den averlope (Overlop zwischen Back und Schanze) voren". Altenglisch steowin und stowin, englisch stow; althochdeutsch stowan, stouwan, stuwan; mittelhochdeutsch stouwen = hemmen, stauen, stehend machen; aus einer Wurzel sta, stu = stehen.

**Stechbolzen,** der, ist ein einfaches Tauende mit einem Auge an der einen Seite. Die Stechbolzen dienen dazu, den Teil des Segels der durch die Reeftaljen an die Rahe herangeholt ist an diese festzustecken. Das Wort ist Verhochdeutschung von Stekbolzen. Stek ist etwas was durch Durchstecken eines Taues durch ein Auge entstanden ist. Bolzen ist ein Etwas, das nach dem Ende hin verdickt ist; der Stechbolzen ist durch das Auge verdickt.

**Stechschwert,** das, s. Schwert.

**Stehendes Gut,** s. Stander 2.

**Steife,** die, s. Metacentrum.

**Stek,** der. Wenn man das Ende eines Taues mit dem Tau selbst zusammensteckt nachdem dieses um den zu befestigenden Gegenstand gelegt ist, und zwar so zusammensteckt, daß durch das Durchstecken des Endes eine Schlinge entsteht, die nicht schliert wenn Kraft darauf kommt, also nicht sich zum Knoten

zusammenzieht, sondern leicht löslich bleibt, so hat man einen Stek gemacht. Man kann ihn auf verschiedene Weise machen. Je nachdem er gemacht ist oder nach dem Zwecke des Gebrauches hat er verschiedene Namen. **Ankerstek**, der Stek mit dem das Ankertau am Röring des Ankers befestigt wird; **Fischerstek** der, mit dem man Säcke zum Ein- und Ausladen befestigt; **Schotenstek,** mit dem man die Schot an das Schothörn festmacht; **Trompetenstek** zur einfachen Verkürzung eines zu langen Taus, das man nicht abschneiden will; **Zimmerstek,** um Rundhölzer beim Hissen gelegt; **Sackstek**, um zwei Taue an einander zu binden, u. a. m. Ein Palstek (s. d.) ist ein Stek mit dem man eine Troß um einen Pfahl, einen Dücdalben legt. Das Nähere gehört in das Gebiet der speziellen Seemannschaft. Das Wort steht als niederdeutsche Form für Stich, es ist gewählt, weil das Ende durchgesteckt wird; stecken aber ist Faktitivum zu stechen.

**Stell,** das, ist ein echt seemännischer kurzer, knapper Ausdruck für Zusammenstellung. Man spricht von einem Stell Segel, das bedeutet eine Zusammenstellung von Segeln, so daß von jedem Segel das an Bord geführt wird, ein Exemplar vertreten ist; ebenso von einem Stell Flaggen etc. etc. Es bedeutet also das was wir im Hochdeutschen mit dem Fremdworte Sortiment bezeichnen.

**Stelling,** die, ist ein Gestell, das aus einigen Querhölzern mit Brettern darüber besteht und an Tauen schwebt, so wie es die Maler haben wenn sie ein Haus anstreichen. An Bord gebraucht man eine Stelling um außenbords die Nahten zu kalfatern, die Außenbordwand zu malen, die Stängen zu schrapen u. s. w. Es heißt eigentltich Stelling, nicht sowohl weil es steht, sondern man sich darauf stellen kann; meist aber sitzen die Matrosen darauf und lassen die Beine herunterbaumeln.

**Steuerbord**, die rechte Seite des Schiffes von vorn bis hinten, die ganze rechte Seite und zwar von hinten aus gesehen, in der Richtung der Fahrt betrachtet. Es ist der Bord über den in alter Zeit gesteuert wurde als dies noch mit einem Riemen oder einer Pagaie geschah. Vergl. **Backbord.** Steuerbord heißt in Holland stuurboord, sprich stürboord. Von da haben es die Franzosen übernommen mit der Aussprache stirbord und haben daraus durch Umstellung (Metathesis nennen

es die Schriftgelehrten) stribord gemacht. Weil nun stribord die rechte Schiffsseite ist, so haben es nachher etliche aus dem Lateinischen deuten wollen, als ob es eine Abkürzung von dextribord wäre, und dextribord hat es auch eine Zeit lang auf französisch geheißen, bis man sich besann und wieder zu stribord zurückkehrte; da man ja in der französischen Seemannssprache schon so viele deutsche Seemannswörter hatte, kam es auf eins mehr auch nicht an. — Mittelniederdeutsch sturbord; Seebuch (1400): „De dar wil segelen to Kalkesorde de sal laten dat twedeel van dem watere an backbort van eme unde dat dorde deel an sturbort." — Lucas Jansson Wagenaer, 1588 im „Spiegel der Zeevaerdt" hat stuyerboort: „. . . so sietmen aen stuyerboort een cleyn Eylant daer een Kercxken op staet."

**Steuerbordwache**, s. Wache.

**Steuermann**, der, war früher der Mann der steuerte, indem er am Stern sitzend mit einem Ruder freihändig dem Fahrzeug die Richtung gab. In der Edda heißt er stjori = Lenker, angelsächsisch steorman, altenglisch steores mon, althochdeutsch stiurman, mittelhochdeutsch stiure, stiurman; (stieurmeier heißt dagegen Steuereinnehmer); althochdeutsch und mittelhochdeutsch auch scifmeister, Schiffsmeister. — Jetzt steuert der Steuermann nicht mehr, er ist (wohl auch nicht grade respektvoll „Stürke" genannt) auf Handelsschiffen der Mann, der die Navigirung besorgt, nachdem er auf einer Steuermannsschule die Prüfung bestanden hat; auf Kriegsschiffen ist er ein Deckoffizier, der mit seinen Steuermannsmaaten und Steuermannsgasten das Navigationsressort unter Aufsicht und Verantwortung des Navigationsoffiziers verwaltet. Das Steuern besorgen auf dem Schiffe die Rudergänger, im Boot der Bootssteurer.

**Stenge**, s. Stänge.

**Stern**, der, s. steuern.

**steuern** ein Schiff, ein Boot lenken. Altenglisch steoren; angelsächsisch steoran, stieran, styran; althochdeutsch stiuran; altfriesisch stiura, stiora, isländisch styra. Gothisch stiurjan; mittelhochdeutsch stiuren. Zur Erklärung geht man passend von dem niederdeutschen Eigenschaftswort stur aus, das „stark" bedeutet, und vergleicht dazu die Bedeutungen dieses mittelhochdeutschen stiuren: stützen, lenken, leiten, lindern, beschränken, Einhalt tun, mäßigen, treiben, stoßen, bedrängen, unterstützen,

helfen, wozu verhelfen, versehen mit, beschenken, ausstatten, als Abgabe entrichten, Steuer zahlen, Steuer auflegen, erheben. Dann leuchtet die Annahme Schades doch sehr ein, daß das althochdeutsche stiuri, stark, der Ursprung und Grundbegriff von steuern sei. Ein Starker mußte das Ruder führen, ja der Stärkste wird es geführt haben in einer Zeit, wo man weder Pinne noch Rad besaß, sondern der Steuernde saß im Heck, oder vielmehr in dem von stiuren den Namen führenden **Stern**, und lenkte mit dem Ruder (daher Steuerruder, stiurruodar, was damals paßte, jetzt aber nicht mehr gesagt werden kann, seemännisch auch nicht gesagt wird) fest und sicher das Fahrzeug durch Klippe und Brandung, indem er das Ruder aus freier Hand regierte. — Von dieser Tätigkeit des Regierens bis zu einem wirklichen Regiment war nur ein Schritt. In Zeiten wo es gilt, richtet sich der Blick aller auf den Stärksten, Mutigsten, Kühnsten. Der Stärkste am Ruder ward wie von selbst der Führer, der Herr, der Häuptling, der Herzog der anderen; er kam ans Staatsruder, an die Regierung, angelsächsisch steor, styr; altenglisch steore; althochdeutsch stiura; wie man denn im Niederländischen noch heute jedes Regiment bestuur nennt: gemeentebestuur, huisbestuur, scheepsbestuur, staatsbestuur, stadsbestuur, ja jeden Vereinsvorstand. So erklärt sich auch Steuer als Abgabe. Zunächst freiwillige Abgabe an den Stärkeren zur Unterstützung bei seinem Aufwand für das gemeine Wesen, gegeben auf seine Bitte hin. Daraus ward dann nach und nach ein Herkommen, ein Sitte; und wie es von der bede zur sede ging, so ging es nach und nach von der sede zur wede, zum Gesetz. Daneben aber blieb das Geschenkmäßige in Aussteuer und Haussteuer, wie mundartlich ein Hochzeitsgeschenk noch heute genannt wird, Geschenk ins (neue) Haus. — Wie die beiden Begriffe steuern und regieren zusammenhängen sieht man aus dem Teuthonista: stuyren: regieren een scheep of **anderswat**, oder sonst etwas; ja bereits im Beówulf finden wir styrian sowohl für lenken als auch für feststellen, ordnen. — — Das **Steuer,** also das was man seemännisch jetzt Ruder nennt, die Steuervorrichtung, hieß mittelniederdeutsch stur, stür; davon kommt die mittelniederdeutsche, auch im niederdeutsch-seemännischen Sprachgebrauch noch vorhandene Wendung „over sture", rückwärts, „over stür gan", zunächst vom Schiff = „über den Achtersteven gehen", rückwärts getrieben werden, dann auch bildlich: „den Krebsgang gehen."

**Stert**, der, ist ein kurzes Tauende das an einem Block — der darum Stertblock heißt — befestigt, gesplißt ist und an dem der Block irgendwo, wo er grade gebraucht werden soll, festgebunden werden kann. Einen ähnlichen Stert hat die Ankerboje zum Anfassen, die Leesegelspier zum Befestigen. Stert heißt im Niederdeutschen Schwanz, das althochdeutsche sterz, mundartlich noch heute als Sterz im Gebrauch. Der Ausdruck kommt von der Ähnlichkeit; ein Block mit einem Stert sieht einem kurzen dicken Tier mit einem langen Schwanze ähnlich. — Im Mittelniederdeutschen war stert, wie es scheint, ein sehr beliebtes Wort, man wandte es sogar, weniger fein als deutlich, auf Menschen an: „Id syn itlike lude, die ore kleidere so kort maken, dat men sie achter in den stert mach syn." Hirsch, Danziger Handelsgeschichte, berichtet aus dem Jahre 1447 von deutschen Seeleuten die den englischen gram waren: „vnd also in tauernen sittende seyden se, se wulden den Engelschen de sterte vor dem ersse aff houwen." Im Redentiner Osterspiel von 1464 sagt der Teufel Oberster Lucifer zu seinen Unterteufeln: „De krugerschen myt ereme tappen Unde ok den monnik mit syner cappen. De holdet alle bi deme sterte." — Im Seebuch (1400) wird stert als Bezeichnung des spitzen Ausläufers eines Sandes, einer Sandbank gebraucht: „Item van den sulven sande strecket eyn stert aff, de het de Speyt" . . . „Unde buten der Seynis sal he vinden 55 vadem, unde komet nicht neyer by nachte, umme des stertes willen, wente he strecket verne in de see."

**Steven**, der, ist ein starker auf und nieder stehender Balken am Bug und am Heck, der an diesen Stellen die Gestalt des Schiffes bestimmt; den Lauf des Bugs vorne und die Form des Hecks hinten; vorn heißt er Vorsteven, hinten Achtersteven; an den Steven stoßen die Seitenplanken der beiden Borde an und sind mit ihm durch eine Sponung verbunden. Früher kannte man es nicht anders als daß der Vorsteven weit überkragte, auslud oder überschoß, oft um den achten Teil der ganzen Schiffslänge. Dem modernen Dampfschiffsbau blieb es vorbehalten, den Vorsteven zurückspringen oder wenigstens senkrecht verlaufen zu lassen; für das Auge des Seemanns keine Verschönerung. Auch ist bei den großen neuen eisernen oder stählernen Schiffen der Steven längst kein Balken mehr, sondern eine in einem Stück gegossene Eisen- oder Stahlmasse. — Das Wort Steven gehört

in das weitverbreitete Gebiet der Wurzel sta = stehen, und zwar so daß Stab und Stamm dabei mitspielen und einmal mehr Stab, das andere Mal mehr Stamm in den Vordergrund tritt. Altsächsisch stamn, ein aus einem Stamm (Einbaum!) gefertigtes oder mit einem Stamm (Steven) versehenes Fahrzeug. Altfriesisch stef, stev, Pfahl, Stab, Grenzpfahl, vor allen Dingen ein Kreuzpfahl, an dem jemand zum Beweise seiner Unschuld eine gewisse Zeit unbeweglich mit ausgebreiteten Armen stehen mußte. Hielt er die gesetzte Zeit nicht aus, so wurde er sachfällig. Auch standen beide Parteien am Kreuze, und der es am längsten aushalten konnte, erhielt die triumphante Sentenz, wie Wiarda mitteilt. Dieses Ordale genannte examen crucis hat übrigens Ludwig der Fromme schon abgeschafft. — Angelsächsisch stafn, stefn, stemn = Baumstamm und Steven. Steven ist also der Teil des Schiffes der durch einen Stamm Festigkeit erhält, durch ihn verstärkt und versteift ist. Das bezieht sich allerdings besonders auf das Vorderteil des Schiffes. Aber es war in alten Zeiten schon so und ist auch heute noch so, daß, wenn kurzweg von Steven die Rede ist, man zuerst und hauptsächlich an den Vorsteven denkt. Schon in der Edda hieß stafn das Vorderteil des Schiffes und stafn-tjald war ein daselbst aufgeschlagenes Zelt. Auch die alten Friesen sagten stewen und meinten den Vorsteven; Emsiger Land-Recht: „Huarsoma annen ut smit eter stewene, that ma hine eter stiure wither haut“, wenn man jemanden beim Vorderteile des Schiffes auswirft, daß man ihn beim Hinterteile wiederkriegt. Das war auch im Mittelniederdeutschen so: Hamburger Chronik: „vnd synt de Hamborger vnd Bremer myt schepen tor seewert gerucket . . . vnd weg genamen, wat en vor steuen gekamen is.“

**Steward**, der. Diese Bezeichnung des „Kellners“ bezw. Ökonomen an Bord sieht sehr englisch aus, stammt aber von deutschen Eltern ab. Sie bedeutet ursprünglich einen Viehhüter. Das mag den Earls of Leicester, in deren Familie das Amt eines lord ligh steward als das vornehmste im Lande erblich war, schon nicht mehr bewußt gewesen sein, aber Tatsache ist, daß das Wort angelsächsisch stigeward und stiward, altenglisch styward hieß und eine Zusammensetzung des altdeutschen Wortes stiga, Schweinestall, Schafstall, überhaupt Stall und wart Wärter ist. Insofern in alten Tagen, wie es Walter Scott im Ivanhoe an

Cedrik und seinem Wambo so meisterhaft geschildert hat, der Viehstand eines vermögenden Mannes das Hauptstück seines Vermögens ausmachte, auch in jenen unruhigen und rechtsunsicheren Tagen ein energischer, mutiger, kampfgeübter Mann als Wächter, Hüter und Verteidiger dieses Besitzstandes nötig war, war dieses Amt gar nicht so unwichtig, und es nimmt uns nicht Wunder, daß solch ein Viehhüter sich allmählich zu höherem ausgewachsen hat. So gut wie der Marschall sich gefallen lassen muß, daß sein Amtstitel Pferdeknecht bedeutet, so gut kann es jeder Steward mit ansehen, daß er vom Stallknecht abstammt. Was man übrigens damals unter einem Stall verstand, war aber gewiß nichts weiter als ein Pferch, ein Verschlag von Latten, eine Hürde in die die Tiere des Nachts getrieben wurden. Nur so erklärt sich das sonst befremdliche altdeutsche Wort Stiga. Wir müssen annehmen, daß die Wände des Pferches wie eine Leiter, eine Stiege gestaltet waren und auch zum Steigen benutzt wurden. Ward ist ein weitverbreitetes, gemeingermanisches Wort, von dem auch das wie ein Fremdwort aussehende Garde stammt, auch Münzwardein, Wartefrau und Wirt (gotisch vairdus, sprich wärdus, noch heute wird Wirt vielfach wie Wärd ausgesprochen), wie denn der Begriff Wirt dem von Steward auf einem Kriegsschiffe auch in der Bedeutung sehr nahe kommt. Die ganze Sippe geht zurück auf althochdeutsch wartjan, warten, aufwarten, hüten, pflegen (daher êwart der Priester, der Hüter des Rechtes), gotisch vards, altfriesisch wardia, altenglisch ward, altisländisch vördr. Da das Wort unser deutsches Eigentum ist, so kann uns niemand verwehren es Ste-ward anstatt Stjuward auszusprechen: sprechen es doch selbst die Engländez nur in Folge der falschen Meinung Stjuard aus, daß es aus stew und ard bestände, da es doch aus ste und ward besteht.

**stoppen** heißt in der Seemannssprache „eine Bewegung aufhalten“, „machen, daß etwas sich nicht weiter bewegt“, z. B. eine Maschine, ein laufendes Tau, eine Logleine, eine Ankerkette. Das entsprechende Kommando heißt: „Stopp“ oder „Stop“! oft mit einer lang gedehnten scharf betonten Endung e, „Stoppé!“ Im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet heißt stoppen: stopfen, füllen, voll machen, verstopfen, dicht machen, stehend machen, hemmen, aufhalten, angelsächsisch stoppian, altsächsisch stuppon, althochdeutsch stoppon. Vom lateinischen stuppare, mit stuppa =

Werg verstopfen, italienisch stoppare, altspanisch estopar, französisch étouper = „to stop with tow". Diese Bedeutung „mit Werg verstopfen „führt uns den ursprünglichen Vorgang vor Augen: man verstopfte die Ausflußöffnung irgend eines Flüssigkeitsbehälters mit Werg und versperrte dadurch der Flüssigkeit den Weg, daß sie nicht in Bewegung geraten, daß sie sich nicht aus dem Gefäß herausbewegen konnte, von hier aus entwickelte sich die Bedeutung weiter bis zu dem allgemeinen Begriffe „hemmen." Das Wort ist also mit stauen bedeutungsverwandt. — Bei Kilian wird het schip stoppen sogar noch mit kalfaten wiedergegeben, man dachte damals also noch an das Werg. — Es gibt an Bord verschiedene Arten eine Bewegung zu hemmen. Ein Tau wird mit einem Abstopper abgestoppt, der auch kurz Stopper heißt oder Taustopper, da er ein kurzes Tauende darstellt mit dem ein Tau, das geholt wurde, so lange festgehalten wird bis es belegt ist und sich selbst hält. Besonders wichtig sind, von der Dampfmaschine und ihren Vorrichtungen zum Stoppen abgesehen, die Stopper der Ankerkette. Je nach dem Orte wo sie in Tätigkeit treten oder nach der Weise wie sie arbeiten, spricht man von Zwischendecksstoppern, Decksstoppern, Kneifstoppern, Zungenstoppern und Schlippstoppern.

**Stosstalje**, die, dient, wie auch der Stoßstander, zum Abstützen der Unterrahen wenn das Schiff heftig schlingert und die Rahen sonst hin- und hergestoßen würden, oder wenn auf die Rahe durch das Hissen einer schweren Last viel Kraft kommt. Diese Taljen und Stander haben also ihren Namen nicht davon, daß sie stoßen, sondern davon, daß sie das Stoßen verhüten sollen. —

**Strak**, die, ist die Richtung in der etwas verläuft, die Gestalt oder der Zug wie eine Sache sich ausdehnt. So spricht man von einer Decksstrak, einer Spantenstrak, einer Reelingsstrak und meint damit die Linien in denen sich ein Deck etc. etc. hinzieht. Linie, Strich, Zug, Reihe, Streifen, Strecke u. s. w. bedeutet nämlich das niederdeutsche Wort strack, das auch für Landstrich, Gegend gebraucht wird, es kommt von striken = strecken, eine Bewegung, einen Zug machen.

**Strand,** der, sonst ein Streifen am Meer, der bald von der Flut mit Wasser bedeckt, bald von der Ebbe trocken gelegt wird, der also einmal Land und einmal Wasser ist; so im „Seebuch,"

1400, und noch bei Röding 1794. Jetzt aber ziemlich gleichbedeutend mit Küste, namentlich wenn diese flach ist. Allenfalls daß man in Seebädern im besonderen Sinne von einem (sandigen, nicht schlickigen) Badestrande redet. — Auch **stranden** wird nicht mehr als scharf umgränzter Begriff gebraucht, sonden häufig mit scheitern zusammengeworfen, wiewohl man doch stranden kann ohne zu scheitern, da schon manches gestrandete Schiff aus eigener Kraft oder mit fremder Hilfe wieder flott geworden ist, sogar ohne irgendwelchen Schaden zu nehmen. — Das Wort Strand ist ziemlich spät aus dem Niederdeutschen ins Neuhochdeutsche übergegangen. — Was die sehr schwierige Deutung des so einsam und allein im weiten Sprachgebiet stehenden Wortes betrifft, so sieht es beinahe so aus als ob die Bedeutung „sandiger (Bade-)Strand" die ursprüngliche wäre, indem, wie Doornkaat anzunehmen geneigt ist, ein schallmalendes Thema stradht zu Grunde liegen könnte, daß das Knirschen des Sandes beim Betreten andeuten dürfte.

**Strandgut**, das, s. Seetriften.

**Stratus**, s. Cirrus.

**Streckbug**, der. Beim Kreuzen hat man einen Weg die Segel nach der einen, den anderen Weg sie nach der anderen Seite gedreht; d. h. man hat sie einmal über den Backbord-, das andere Mal über den Steuerbordbug gebraßt und sagt dann: „wir fahren über den Backbord- oder über den Steuerbordbug." Nun geschieht es, daß man über den einen Bug weiter in der Richtung des eigentlichen Kurses vorwärts kommt als über den andern, daß man über den einen Bug eine größere Strecke gewinnt, sich näher dem Ziele entgegenstreckt, darum heißt dieser Bug der Streckbug.

**strecken**, den Kiel. Hier ist strecken in dem gewöhnlichen hochdeutschen Sinne dieses Wortes gebraucht. Es ist verwandt mit Strak im Sinne von Zug, Richtung, Verlauf. Den Kiel strecken heißt eigentlich ihn grade machen, ihm seine Ausdehnung in der vorgeschriebenen Richtung geben, bedeutet aber im weiteren Sinne alles was zu dem eigentlichen Anfang des wirklichen Baues eines Schiffes, der immer mit dem Kiel beginnt, gehört, die erste an die Öffentlichkeit tretende und etwas von dem zukünftigen Schiffe in die Erscheinung bringende Tätigkeit, nachdem der Zeichensaal und der Schnürboden ihre Schuldigkeit getan haben. Es ist mit

dem Strecken des Kiels eine gewisse Feierlichkeit verbunden, und auch in dieser Hinsicht hat die Sache etwas von einer Art Grundsteinlegung an sich.

**Strecktau** s. Laufstag.

**Strich,** der. Man hat die Kompaßrose oder -Scheibe in 32 Teile eingeteilt und jeden derselben mit einem Strich bezeichnet und ihm einen Namen gegeben. Diese 32 Striche nennt man ganze Striche. Jeder Strich ist aber noch einmal geteilt, und jeder dieser Teile noch einmal, so daß man auf Viertelstriche genau steuern kann. Das war in alten Zeiten anders. Da nahm man es nicht so genau. Von den Zeiten des „Seebuches", 1400, sagt Breusing in der Einleitung: „Die Kompaßangaben im Seebuche gehen nur bis auf ganze Striche und nicht, wie dies jetzt gebräuchlich ist, bis auf Viertelstriche. Soll die Richtung genauer bestimmt werden, so wird der Zusatz „ein wenig nach" gebraucht (en luttik tegen norden), womit die Größe eines Viertelstriches gemeint sein wird, oder der Zusatz: „reichlich" (wal so nortlik, wal so sutlik), womit die Größe von beinahe einem halben Strich angedeutet sein mag."

**streichen** wird seemännisch in der weiteren Bedeutung des niederdeutschen Zeitwortes striken gebraucht; angelsächsisch strikan, altenglisch striken, englisch strike, altniederdeutsch strijken, althochdeutsch strichen, altisländisch strinka, mittelhochdeutsch strichen, strichen lazen = in Bewegung setzen. Striken bedeutet allgemeiner als das hochdeutsche „streichen" irgend eine beliebige Bewegung nach irgend einer beliebigen Richtung hin. Im Seemännischen kommt eine Bewegung nach zwei Richtungen hin in Betracht, eine abwärts und eine rückwärts. Abwärts wurden früher die Segel gestrichen, indem man als Zeichen der Unterwerfung, als Eingeständnis der Niederlage die Rahen fallen ließ, so daß die Segel von selbst mit niedergingen. Da man jetzt im Gefecht keine Segel mehr führt, so streicht das besiegte Schiff seine Flagge, d. h. es holt sie nieder. — Rückwärts werden die Riemen bewegt auf das Kommando: „Streich!" Teils streicht man an Backbord, wenn das Boot sich rascher, als das Ruder es bewirken kann, nach Backbord drehen soll, teils am Steuerbord, wenn es sich um die entgegengesetzte Richtung handelt; teils an beiden Seiten, wenn die Fahrt des Bootes plötzlich aufgehalten oder in eine rückläufige Bewegung geändert werden soll.

— Im Mittelniederdeutschen kam striken auch wohl ohne Objekt vor, so daß es unentschieden bleibt, ob Segel oder Flagge gestrichen wurden, so allgemein bedeutete es „sich gefangen geben" Lübische Chronik: „Pawel sprack tho dem Lombarder, he scholde striken und geven de goder van sich", daher denn auch striken ganz allgemein als „nachgeben, klein bei geben" gebraucht wurde. 1530: „De heillosen papen weren so trotzig, dat se vor gades wort endlick nicht stricken wolden, sundern bleven jummer stiff by eren dingen"; (Lüb. Reformationsgeschichte). So gut streichen bedeutet „aufhören zu kämpfen," so gut könnte es auch bedeuten „aufhören zu arbeiten," und wir hätten, wenn wir das Wort in diesem Sinne gebrauchen wollten, einen deutlichen deutschen Ersatz für das Fremdwort striken, die Arbeit einstellen, womit allen Mißhandlungen desselben bis hin zum „Stricke machen" ein Ende bereitet wäre; es wird ja ohnehin manchmal schon streiken geschrieben, und manchmal wird mit dem striken dem Arbeitgeber gewiß ein böser „Streich" gespielt. — Dieses Streichen wirft auch das richtige Licht auf das Wort Zapfenstreich. Die Segel streichen heißt aufhören mit kämpfen, den Zapfen streichen heißt aufhören mit zapfen, so daß der Wirt also den Zapfen zumacht und den Gästen Feierabend gebietet.

**Stringer**, der, „Längsstringer sind noch weiter (als die Seiten-Kielschweine) seitlich liegende, dem Kielschwein ähnliche Längsverbände. Decksstringer sind auf den Decksbalken an den Bordseiten liegende Platten, welche mit den Balken, der Außenhaut und den Querspanten, verbunden werden." (Dick und Kretschmer, I. 83.) So gibt es auch Kimmstringer und Kastenstringer. Die Bedeutung wird durch die Herkunft des Wortes vom lateinischen stringo klar, das zusammenziehen, also verbinden bedeutet. Ein Stringer ist also ein Verbinder, ein Ding, das einen Verband herstellt; auf deutsch kurzweg „ein Binder." Wir haben das Wort auf dem Umwege über England empfangen, wo stringer bedeutet „in ship-building an inside strake of plank or of plates, secured to the ribs and supporting the ends of the beams."

**Strecktau,** das, s. Laufstag.

**Strom**, der, wird seemännisch nicht für einen schiffbaren Fluß gebraucht, der vielmehr Revier (Rivier) heißt, sondern für Meer, für die freie offene See, und zwar nicht oder wenigstens nicht durchgängig mit Beziehung auf Meeresströmungen, ausge-

nommen in Meeren wo es solche gibt, die Ebbe- und Flutströmungen, s. unten. Strom ist im Munde des Seemanns das, was man im Mittelniederdeutschen sestrom nannte. In einer alten Göttinger Urkunde steht: „... unde de unse unde ok den gemenen copmann uppe dem vryen seestrome groffliken beschediget." Desgleichen in einer anderen: „do dusse lude van Engeren uth Britannien verdreven weren und leghen an den seestrome unde krygeden myt den Britanniern." — Heute sagt man, wenn ein Schiff im Dock oder in einem Binnenhafen lag und es geht in freiem Wasser (wenn es auch ein Hafen ist) an eine Boje oder vor Anker: „Das Schiff verholt auf dem Strom." — Im „Seebuch" (1400) ist unter Strom meistens der Flut- und Ebbestrom des Meeres verstanden, wobei hoch strome hohe Flut, Springflut bedeutet: „Jtem van Bervlete to Seynehovede in deme varwege (Fahrwasser) maket lege water westsudwesten mane, und also id is hoch strom, so maket lege water west ton suden mane."

**Stropp,** der, ist ein in sich selbst zurückkehrendes kurzes Tau, ein kurzes Tau ohne Ende, einen Kranz bildend, ein aus einem Stück Tau gemachter Ring, der durch das Zusammensplissen der beiden Enden enstanden ist. Solch ein Stropp wird um einen Block oder um eine Kausch gelegt, auch sieht man oft (aber nie auf Kriegsschiffsbooten) die Riemen eines Bootes am Dollbord mit einem Stropp befestigt; mit einem Stropp, den man um ihn gelegt hat, wird ein Warenbalken oder sonstiges Stückgut gehißt. Es ist also ein zwar unscheinbares, aber sehr wichtiges und nützliches seemännisches Hilfsmittel. Es war auch schon in alten klassischen Zeiten, sogar unter seinem jetzigen Namen bekannt. Lateinisch stroppus, gedrehter Riemen zur Sänfte oder zum Anbinden der Ruder an die Ruderbank, dünner Kranz von Bast gedreht; griechisch strophos, das von Leder oder Hanf zusammengedrehte oder geflochtene Band, der Gurt, das Tragband, Wickelband, Windel; verwandt mit strophe, das Wenden oder Drehen, daher unser Strophe; vom griechischen strepho, estropha, drehen, wenden, biegen, zusammendrehen. Winkelmann, Geschichte der Kunst, führt ein griechisches Wort an, das stroppos heißt und von Festus in der Bedeutung „Kranz" aufgeführt wird. Gellius hat das lateinische struppus als „Band." Grade dieselben Bedeutungen vereinigt das Wort in unser Seemannssprache. Der 560 n. Chr. geborene Erzbischof von Sevilla Isidorus sagt in

seinem berühmten Buche Origines s. Etymologiae: „struppi quibus remi ad scalmos alligantur.“ Als stropp führt Wright es aus dem Altenglischen an; Kilianus kannte es im Mittelniederländischen; im Mittelniederdeutschen war es im Gebrauch für den Strick des Henkers: „hoe gheerne solde een dief, die enen strop om sinen hals hadde . . . weder gheuen, dat hie ghestolen hadde.“ Es gab damals auch stropballien, solche Baljen, die mit einem Stropp versehen waren, „dar de Kalk inne vpn thorn gewunden warth.“ — Italienisch stroppo, französisch 1702 etrope und estrope, jetzt étroppe, portugiesisch estropo. — **Bestroppen,** etwas mit einem Stropp versehen, z. B. einen Block, und so gebrauchsfertig machen. Daher auch übertragen: „Das werden wir bestroppen,“ d. h. „das wollen wir machen.“

**Stück,** das, war früher ein allgemeiner Ausdruck für Kanone. „Ein Schiff mit 48 Stück.“ Zu Roedings Zeiten (1794) waren die Kommandos beim Exerzieren mit Stücken an Bord: 1. Stille! 2. Gebt Acht! 3. Macht die Stücken los! 4. Holt die Stücken ein! 5. Nehmt den Windpfropf ab! 6. Platloth ab! 7. Stopft das Zündgat! 8. Kratzer in die Stücken! 9. Wischer in die Stücken! 10. Öffnet die Karduse! 11. Die Kardus in die Stücken! 12. Setzt die Kardus an! 13. Kugel und Propf in die Stücken! 14. Setzt an Kugel und Propf! 15. Den Bohrpfriem in die Zündgaten! 16. Kraut in die Zündgaten! 17. Deckt die Zündgaten! 18. Stücken an Bord! 19. Faßt den Kuhfuß und die Handspake! 20. Pointirt! 21. Blaset die Lunte ab! 22. Nehmt das Platloth ab! 23. Feuer! Seit jener Zeit war die Bezeichnung Geschütz in den Vordergrund getreten, doch so daß Kommando 3 stets „Kanonen los!“ hieß, da doch das unmittelbar vorhergehende Kommando gelautet hatte: „An die Geschütze!“ Ganz neuerdings ist durch die Schnelllade-kanonen das Wort Kanone wieder mehr in den Vordergrund getreten. Stück hat sich aber nie ganz verloren; Stückpforten hat es immer gegeben, und neuerdings ist bei der Kaiserlichen Marine auch die Bezeichnung „Stückmeister“ in Aufnahme gekommen.

**Sturmdeck,** s. Deck.

**Sturmtor,** s. Schleuse.

**Sturmtreiber,** s. Treiber.

**Sturzsee,** die, ist eine See im Sinne von Woge oder hoher Welle, die so hoch ist, daß sie über die im Sturme sich neigende

Reling oder das Schanzkleid hinweg auf Deck stürzt; um das überkommende Wasser wieder zu entfernen, sind in das Schanzkleid neuerdings größere Öffnungen dicht über dem Deck eingeschnitten; man nennt sie **Stürzpforten**, weil das Wasser zu diesen Pforten wieder hinausstürzen soll.

**stützen** kommt in allen hochdeutschen Bedeutungen auch im Seemännischen vor; besonders zu nennen ist daher hier nur der Gebrauch des Wortes beim Steuern. Wenn befohlen war, daß das Ruder nach irgend einer Richtung hin gedreht werden sollte, und es soll nun nicht weiter in dieser Richtung gedreht werden, so wird kommandiert: „stütz!" oder: „stütz so!" Niederdeutsch stütten, welches oft anstatt stützen zu hören ist, anstatt „stütz so" heißt es dann „stütti!" wohl auch in Anlehnung an das englische steady, „steer the ship a steady course".

**Südwester,** der, ein in den Nacken hinabfallender Segeltuch- oder Öltuch-Hut zum Schutze gegen Sturm und Regen. — Grimm erklärt West aus dem gotischen vis = Meeresstille. Für unsere Meere paßt das nicht, würde auch zu dem Südwester nicht stimmen, der seinen Namen gerade davon hat, daß es eben bei Süd-West am meisten stürmt und regnet. Doch heißt vis nicht nur Meeresstille, sondern überhaupt Stille, Ruhe, Abend. Grimm vermutet auch eine gotische Form vistr, gegen Abend, adversum occidentem.

**Superkargo,** s. Cargo.

**Süsswasser**, das, ist dem Seemann der Gegensatz zu Salzwasser, sei es, daß es in Tänks von Hause oder aus irgend einem Hafen mitgenommen, sei es, daß es aus Salzwasser destilliert ist. Früher mußten die Matrosen oft mit vieler Mühe das Regenwasser auffangen. Übrigens sagt der Seemann lieber Frischwasser als Süßwasser, welches doch eigentlich hauptsächlich für die Unterscheidung von Süßwasser- und Salzwasserfischen gebraucht wird.

---

# T.

**Taifun,** der. Der mit Recht so gefürchtete ostasiatische Wirbelsturm. Das Wort kommt nach einem mir zugegangenen sachverständigen Urteil von der Kantoner Aussprache zweier Charaktere, die sich hier nicht für das Auge wiedergeben lassen, die aber für das Ohr tai fung lauten. „Tai heißt „groß" und fung

„Wind". Nun nennen zwar die Chinesen jeden starken Wind tai fung, während sie für einen Taifun noch den speziellen Ausdruck fung kü haben. Sie sagen ta fung ku. Das ta entspricht dem französischen il fait. Die aus dem Chinesischen kommenden Ausdrücke beruhen ja nicht immer auf der gründlichsten Kenntnis der chinesischen Sprache. Da tai fung außerordentlich häufig (auch schon in der Kinderstube, aus der und von deren Amah's sich wohl vielfach die Kenntnis chinesischer Wörter seitens der früheren Europäer herleiten wird) gehört wird, und da überdies ta fung kü wieder so ähnlich klingt, so glaube ich, braucht man keinen Zweifel zu hegen. — Merkwürdig ist das Verschwinden des g am Ende. Die Engländer schreiben wie taifoon auch Kowloon für kau lung („Neun Drachen") die chinesische Stadt und daher auch die britische Halbinsel Hongkong gegenüber. Ich erkläre mir das aus dem Nasenlaute der Portugiesen (von Makao her) und des Französischen der alten katholischen Missionare. So auch Kanton statt Kwang-tung oder Kwang-tong; Tonkin statt Tong king oder Tung-king. Daß der Laut der Kantoner Aussprache für die Europäer maßgend geworden ist, findet sich auch in dem Worte Japan (japanisch Nippon), von der Kantoner Aussprache Jat pun (mit verschlucktem, kaum hörbarem t in jat). Jat heißt Sonne, pun heißt Ursprung oder Aufgang."

**Takel,** das, ein „Flaschenzug", Windezeug aus zwei oder mehreren Blöcken (s. d.). Niederländisch, dänisch und schwedisch takel, englisch tackle, französisch palan à itague, etague, itacle, itagle, itaque. Von einem Stamme mit Tau. Früher die Gesamtheit aller Taue, überhaupt des ganzen Segelwerkes, wie aus der Zusammenstellung „Vor Top und Takel" hervorgeht. — Kilianus Duffl hat Takel in dreierlei Bedeutung 1. tackel = trajectus, transenna, funis latus in utraque fluminis ripa alligatus, ut pontonem dirigat et provehat. 2. tackel sax: trosse, remulcus. 3. taekel = hofd-touwe = funis nauticus major, also Gien. — Es liegt nahe, an das gotische tagl = Haar zu denken, althochdeutsch zagil, angelsächsisch tägel, englisch tail, altnordisch tagl, cauda, besonders equina, da man ja wohl von je her Taue aus Pferdehaar gekannt hat und die Frauen in Syrien in schwerer Kriegszeit sogar ihre Haare abschnitten zu Schiffstauen, vergl. jedoch **Tau,** s. a. **Gut.** Über die Zusammenstellung „Takel und Mantel" s. Mantel. — Das Takel wird erst durch das

Hinzukommen des Mantels ein Takel; ohne Mantel ist es eine Talje (s. d.).

**Takelage,** die, die Gesamtheit alles dessen das zum Segeln gehört. Das Wort hieß mittelniederdeutsch takelaghe und wird damals kaum takelasche ausgesprochen worden sein, wiewohl diese Bezeichnung eines Sammelbegriffes, die im Mittelniederdeutschen oft vorkommt, kaum anders als unter französischem Einfluß entstanden sein wird. Hätte es auf dem Wege seiner ferneren Entwickelung das h behalten, dann wäre überhaupt kaum jemand auf den Gedanken gekommen, es Takelasche auszusprechen. Übrigens ist die Form des Sammelbegriffes in diesem Falle ganz überflüssig, da Takel ursprünglich für sich allein schon ein solcher Begriff war. — Im 18. Jahrhundert, in der Zeit der Fremdländerei, scheint sich erst die Aussprache asche festgesetzt zu haben. Wenigstens finden wir da erst Segelasche und, was dasselbe, Seilasche gedruckt. Der moderne Sprachgebrauch hat an der Endung solches Wohlgefallen gefunden, daß er sogar Stellasche, Kledasche und — Fressasche spricht. Kilian hat die Form taekelinghe; Takelung (s. d.) ist aber jetzt etwas anderes. — In Ostfriesland wird heute noch nicht Takelasche, sondern Takelasje gesagt, wie denn überhaupt alle die zahlreichen Wörter mit der Sammelendung — age so ausgesprochen werden.

**Takeln, betakeln, auftakeln, abtakeln, Takelung** s. Takler.

**Takler,** der. Jeder rechte Seemann muß ein Takler sein, d. h. die Arbeit des Takelns verrichten, eine Takelung herstellen, ein Ende betakeln und beim Auf- oder Abtakeln eines Schiffes seinen Mann stellen können. Alle diese Wörter kommen ja schließlich auf eines hinaus: seemännisches Vermögen mit dem Tauwerk richtig umgehen zu können und ihm die Gestalt und Beschaffenheit zu verleihen, in der es an seinem Orte und zu seiner Bestimmung gebraucht wird. — Insonderheit heißt betakeln das abgeschnittene Ende eines Taues so mit einem Bändsel befestigen, daß die Kardeele nicht aufgehen. Takeln überhaupt heißt splissen und knoten und dergl. Will man eine derartige Arbeit ganz allgemein bezeichnen, so nennt man sie eine Takelung. Wird ein Schiff in Dienst gestellt und es bekommt seine Segel und sein Tauwerk und es wird alles an seiner richtigen Stelle gesetzt und geschoren, so heißt das auftakeln, das Gegenteil

davon aber abtakeln. — Auf der Werft hat man eigene Takler und eine besondere Werkstatt für sie. — Ein Frauenzimmer, das sich sehr geputzt hat ist „mächtig aufgetakelt“; doch sagt man auch ohne Vorwurf „fein aufgetakelt“, s. Takel.

**Talje,** die, ist ein an Bord völlig unentbehrliches Werkzeug, ein Flaschenzug der oben einen zweischeibigen (Violin-) Block und unten einen einscheibigen Block hat. Die beiden Blöcke sind durch ein Tau verbunden, das, da es über die Scheiben der Blöcke läuft, Läufer heißt, Taljenläufer. — So wie die Talje sich zunächst dem Auge darstellt, nämlich in unbenütztem Zustande, sind die beiden Blöcke noch zusammen, so daß sie wie ein Ganzes aussehen, das in der Mitte einen Einschnitt hat. Von diesem (allerdings nur scheinbaren) Einschnitt kommt der Name. Man kann auch an den Einschnitt denken, der den Violinblock in zwei (ungleiche) Teile teilt. — Französisch heißt der Schneider bekanntlich tailleur, der Einschnitt taille, einschneiden, schneiden tailler; italienisch taglia, spanisch taja, talla, portugiesisch und provençalisch talha = Schnitt, Einschnitt, Wuchs. Das geht alles auf das lateinische talea = abgeschnittenes Stück zurück; (daher auch detail und Talon). Kilian hat talie = incisura. Niederländisch (1702) taalie. Da die Franzosen den Flaschenzug nicht taille sondern palan nennen, so scheint Talje direkt aus dem Mittelmeer ins Niederdeutsche getragen worden zu sein; gewiß schon früh, denn solch ein handliches und brauchbares Hilfsmittel werden sich die friesischen Kreuzfahrer sicher nicht haben entgehen lassen.

**Tamp,** der. Jedes Tauende, abgeschnitten oder nicht, heißt Tamp, auch der Tampen. Das Ursprüngliche dürfte das abgeschnittene kurze Ende sein; nämlich das Ende das zur Aufrechterhaltung der Ordnung dient, wie bei uns in der Schule der Haselstock und in China der Bambus; der Tamp in der Hand eines schneidigen Stabswachtmeisters, eines Mannes, den man früher Rumormeister nannte und von dem Leonhart Frohnsperger im Kriegsbuch berichtet, wenn die Kriegsleute sich nicht mit einander vergleichen (vertragen) wollten, dann habe er „einen Vergleicher, ist ungefährlich eines Armes lang.“ Doch ist das Schlagen der Mannschaft jetzt verboten. Nur Schiffsjungen bekommen noch mit diesem Vergleicher ihre Strafe, mit einem Tau, „ungefährlich eines Armes lang“; es geht aber auch ganz gut mit dem nicht abgeschnittenen Ende irgend eines grade in

der Nähe aufgeschossenen laufenden Gutes. Tamp ist wohl Nasalierung vom niederdeutschen tap, wie tampon von tapon; tap aber bedeutet einen Schlag, einen „Klapps"; ein Tamp war also ursprünglich das Tau oder der Teil eines Taues, mit dem ein Klapps gegeben wurde und ist dann nach und nach in die allgemeine Bedeutung Tauende übergegangen.

**Tänk,** der, ist ein an Bord gebräuchlicher Aufbewahrungsbehälter für Wasser, Petroleum, Öl u. s. w., überhaupt für Flüssigkeiten, Wein, Bier etc. etc. ausgenommen; eine Art Cisterne, ein größeres, oft viereckiges, sonst auch dem Raum angepaßtes Gefäß. — Ein Tänkschiff ist ein solches das eingerichtet ist, Petroleum ohne die Fässer in sich aufzunehmen, so daß es drüben in Amerika in die entsprechenden Behälter eingepumpt und hüben wieder ausgepumpt wird. — Das Wort kommt aus dem Englischen, wo es tank heißt. Und zwar ist da, wie die englischen Provinzialismen und das Schottische beweisen, ein s im Anlaut abgefallen. Es stammt vom lateinischen stagnum, eine Pfütze stehenden Wassers (daher auch stagnieren); italienisch stagno, spanisch estanque, altfranzösisch estanc, neufranzösisch étang.

**Tau, Tauwerk,** das, ungefähr gleichbedeutend mit Seil. Ursprüngliche Bedeutung ist: Werkzeug zum Ziehen, hernach so erweitert, daß jedes beliebige Werkzeug ein Tau genannt werden konnte und man sogar von einem vartouwe = Wagen und von einem schriftau = Schreibzeug gesprochen hat. Tau hat also dieselbe allgemeine Bedeutung wie unser Zeug, das auch mit ihm zusammen eines Stammes ist, verwandt mit dem lateinischen ducere. Gotisch taujau = tun, machen; also jedes Werkzeug mit dem man etwas **tut.** Althochdeutsch ziohan, (altsächsisch tiohan), ziehen, oder zawjan, machen, davon althochdeutsch zawa, Seil, Strick, Werkzeug, Webergerät, Fuhrwerk, Wagen, **Schiffsgerät,** Schiffstau. Dieser zwar vielseitige aber im Grunde doch immer auf ein Ziehen mit der Hand, also auf Handwerk, Handarbeit hinauskommende Gebrauch des Wortes erinnert an das französische manoeuvre aus eben demselben Grunde Tau bedeutend, und zwar heißt sinnreich das laufende Gut manoevres courantes oder coulantes und das stehende Gut maneouvres dormantes (vergl. „schlafendes Auge" in der Botanik). **Tauwerk** ist das noch unverarbeitete Gut, so wie es vom Reepschläger kommt; Hanftauwerk, Manilatauwerk, neuerdings auch Drahttauwerk.

**tauen, (vertauen, vertäuen)** (mit einem Tau) ziehen, ein Schiff von der Stelle ziehen und an einem anderen Orte wieder festmachen, alles vermittelst eines **Taues.** Aubin unterscheidet zwischen toüer und remorquer (s. Remorqueur): „Remorquer signifie le changement de place qu'on fait à un vaisseau par le moien d'un bâtiment à rames (so wurde die schwedische Fregatte „Eugenie" in der Magellanstraße aus dem Bereiche eines der daselbst so heftig, aber örtlich beschränkt wehenden Wirbelwinde durch ihre Boote um eine Felsenecke getaut oder vertaut, wo es totenstill war) et toüer signifie le même remuëment par le moien du cabestan ou par la hansiére." — Ist das Schiff an der Stelle angekommen wo man es haben will, so wird es festgemacht, an einem Bollwerk, einer Pier, einer Boje; insofern solches mit einem Tau geschieht heißt es vertäuen, wangerländisch vertojen. — In Holland heißt aanturen ein Tier zum Weiden mit einem Tau festbinden, ostfriesisch tüddern, daher vertüddert oder vertütert anstatt „unklar", verwirrt, bei Stricken, Bindfaden, Nähgarn.

**Taube Jütte**, die s. Davit.

**Taube Gezeit** s. Nipflut.

**Teakholz**, das. „This timber is excellent for ship-building, and has been called the oak of the East. It works easily, and, though porous, is strong and durable; it is easily seasoned aud shrinks but little, and from containing a resinous oil it resists the action of water, and repels the attacks of insects of all kinds." Es ist das Holz der Tectona grandis aus der Ordnung der Verbenaceen, die in Indien, auf Ceylon und den Molukken bis zu gewaltiger Höhe wächst und sehr breite und lange Blätter hat. Teak ist ein tamilisches Wort.

**Teer**, der, ein aus Fichten, Kiefern etc. etc. durch Brennen gewonnenes mit harzigen Teilen vermischtes dickflüssiges Öl, das Tauwerk, Holz, Segeltuch u. dergl. gegen die Einwirkungen des Wetters, besonders der Feuchtigkeit schützt. Matrosen, die grade mit Teer umgehen, sehen nicht besonders reinlich aus. Sie tragen dann besondere Anzüge, Jacken, denen kein Teer mehr etwas schaden kann. Daher sie nicht bloß Blaujacken, sondern auch **Teerjacken** genannt werden. Viele Leute lieben den Teergeruch. — Als etwas das vom Baume kommt hat Teer den Namen empfangen. Gotisch triu = Baum, Holz; englisch tree; vergl. — der in Wachholder, Maßholder, Holunder; die indogermanische

Grundlage ist derw —, griechisch drüs, Eiche; Sanscrit daru = Baum. Littauisch derwa, finnisch derwas, lappisch tarwas, Kien = Harz = Teerholz; esthnisch terw, finnisch terwa, gädhelisch tearr, kymrisch tar, bretonisch ter = pix. „Die Entwicklung der Formen deutet auf Osteuropa als Heimat des Wortes, die keltischen Wörter sind dann aus dem Deutschen entlehnt." — Das Wort kommt Hochdeutsch erst 1556 vor, war aber im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet früh verbreitet. Im Beòwulf heißt niw-tyrwed neugeteert, niw-tyrwedne naca, ein neugeteertes Schiff.

**Tender,** der, „a small vessel employed to attend a larger one for supplying her with provisions and other stores, or to convey intelligence and the like." Also ein kleineres Schiff, das einem großen beigegeben ist, um seinen Verkehr mit dem Lande zu vermitteln, von einem Schiffsboot oder einem Beiboot dadurch unterschieden, daß es nicht an Bord des größeren Schiffes genommen werden kann, weil es dazu zu groß ist, und daß es seine eigene ständige, aber vom größeren Schiffe abhängige Besatzung hat, auch einen Offizier vom Stabe des Schiffes als Kommandanten. — Bekanntlich heißt Tender auch der der Lokomotive eines Eisenbahnzuges beigegebene Wagen, der sie mit Kohlen etc. etc. versieht. — Das Wort kommt vom lateinischen tendo, spannen, anspannen, irgendwohin richten, lenken, reichen, darreichen, für etwas sich bemühen, arbeiten, ein Zelt aufschlagen, lagern. Tender ist also mit Intendantur gleicher Herkunft.

**Talfahrt**, die, ist bei der Flußschiffahrt die Fahrt den Strom abwärts, während die Fahrt in umgekehrter Richtung Bergfahrt heißt. — **Talweg** ist der Stromstrich, die Mitte eines Flußes. So wurde am 9. Februar 1801 zu Lunéville, als man das alte deutsche Reich über den Haufen warf, unter Zustimmung von „Kaiser und Reich" beschlossen, der Talweg des Rheins solle die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich sein.

**Tonnenbojer**, der. Ein Schiff, dazu bestimmt Tonnen und Bojen auszulegen, wangerländisch tunbujer. — Als die Bremer dem Grafen Anton Günther von Oldenburg, ja dem Kaiser und Reich mit Gewalt entgegentraten um einen den Oldenburgern vom Kaiser bewilligten Weserzoll zu hindern, war das Mittel der Gewalt — ein einziger „Tonnenboyer". Der genügte der freien Reichs- und Hansastadt Bremen, um viele Jahre lang die Absicht des Kaisers und des Grafen zu hindern. Wir haben an ein

Schiff zu denken ähnlich einem Zollkreuzer, mit einigen Kanonen, für gewöhnlich friedlicher Beschäftigung obliegend, aber gelegentlich zu kriegerischen Zwecken verwendet. Übrigens hatte man früher auch gewöhnliche kleinere Handelsschiffe, die Bojer hießen, aber mit dem Legen von Bojen nichts zu tun hatten, sondern nur nach dem Vorbilde der (Tonnen-)Bojer gebaut waren; kleine Fahrzeuge mit nur einem Maste, die kaum die hohe See hielten, wie aus einer alten Nachricht erhellt: „anno 1525 im pasken (Ostern) segelde Herm. Euers (Evers) mit enem bojer mit enem smaksegel in Engelant, das touoren angehort was."

**Turm,** der. Unter Turm versteht man in der modernen Seemannssprache einen gepanzerten oder geschützten turmartigen Aufbau. Derartige Türme dienen auf unseren Panzerschiffen zum Schutze besonders wichtiger Stellen. Man unterscheidet hauptsächlich Kommandotürme und Geschütztürme. Erstere schützen den Kommandanten und die ihn im Kommando Unterstützenden, sowie die Kommandoapparate oder -Elemente, besonders auch die Leitungen der elektrischen Befehlsübertragungen. — Die Geschütztürme schützen die Kanone mit ihrer Mannschaft. Sie sind meist so eingerichtet, daß, um die Geschütze zu richten, nicht diese selbst gedreht werden, sondern es wird der Turm, in dem die Kanone steht, bewegt. Man hat, nach ihren Erfindern benannt, verschiedene Türme, den Coles'schen, den Ericson'schen, den Napier'schen Panzerturm. Der Barbetteturm, auch kurz Barbette genannt nach der heiligen Barbara, der Schutzheiligen der Artilleristen, hat die Eigentümlichkeit, daß seine Geschütze „über Bank" d. h. über den Rand der Turmwand hinweg schießen.

**Tide**, die, ist — vergl. Gezeiten — die Zeit von Ebbe und Flut, die Flutzeit, die Flutperiode, die zeitliche Zusammensetzung einer Ebbe und einer Flut; doch wird an der Nordseeküste das Wort so gebraucht, daß man dabei eher geneigt ist, an Flut zu denken als an Ebbe. Soll letzere gemeint sein, so muß das schon besonders irgendwie angedeutet werden, entweder dadurch, daß man nach Breusing „taube Gezeit" oder nach Dornkaat „dode ti" (ostfriesisch heißt tide auch tie und ti) sagt, namentlich zu der Zeit, wo der Mond im Viertel steht, während eine tide zur Zeit des Voll- oder Neumondes spring-tide heißt. — Das Wort Tide ist von vielen für englisch gehalten und Teid ausgesprochen worden. Mit Unrecht; denn schon 1400 im Seebuch

kommt es als gut deutsches Wort vor, und zwar in den Formen tide und tyde. „mit halver tide“; „en quarter, dordendeel, twedeel tydes“; „myt ener halven tiden“; auch in der Mehrzahl: „de tyde van Calismains, Engelant.“ 1588 hat Wagenaer das Wort in drei Formen: getijden, ghetijden und tije, auch spricht er der größeren Deutlichkeit halber wohl auch einmal von watergetijde.

**Tidehafen,** der. In diesem Worte tritt es deutlich zu Tage, daß, ob zwar eine Tide Flut **und** Ebbe bedeutet, die Flut doch den gewichtigeren Teil der Verbindung ausmacht, denn ein Tidehafen ist soviel wie ein Fluthafen, nämlich ein offener, nicht durch eine Schleuse geschlossener Hafen, der nur zur Zeit des Hochwassers zugänglich ist. — Die gangbare niederländische Zusammenziehung tij für tide war schon Wagenaer 1588 sehr geläufig; er spricht häufig von „tij hauen,“ ja sogar von Tijbuckinghen als den besten, die natürlich in Holland verzehrt werden, während die minderwertigen Maertschen Buckingh die Elbe hinauf nach Deutschland, Böhmen, Ungarn und bis zur Türkei gehen, „al waer de selve Buckingh voor de goede leckernye mede vercocht, gesleten ende gheconsumeert wert.“

**Tief,** das, ist im seemännischen Sprachgebrauch ein Fahrwasser, und zwar mehr eine Fahrwasserrinne zwischen Untiefen, im Watt, zwischen zwei Inseln; eine Strecke, die tief genug ist für Schiffe. Dep heißt sonst niederdeutsch Graben, Kanal, Fluß, niederländisch diep (Nieuwediep, sprich Nüwediep), englisch deep, Tiefe, See, Meer; „Anything remarkable for depth, sea, ocean.“ Hochdeutsch die Tiefe, aber im weitern Sinne, so daß es nicht bloß Meerestiefe, sondern (Luther) überhaupt Meer bedeutet.

**Tiefgangsmarke,** s. Ahming.

**Tiefladelinie,** die, ist eine außenbords an einem Handelsschiffe angebrachte, durch einen Kreis gezogene horizontale Linie, die anzeigt, wie tief ohne Gefahr für Schiff, Ladung und Mannschaft ein Fahrzeug geladen werden darf. Das richtet sich nach der Bauart und Güte des Schiffes, nach der Art der Ladung und besonders auch nach dem Bestimmungsort, indem ein Schiff für große Fahrten nicht so tief geladen werden darf, wie ein Binnenfahrer. — Es wäre zu wünschen, daß ein allgemeines deutsches Tieflademarkengesetz gegeben würde.

**Tieflot,** das, hieß sonst das „schwere“ oder „große“ Lot, ein Lot, das dazu dient, größere Tiefen auszuloten als das Hand-

lot es vermag, s. loten. Da zum Auswerfen des Tieflotes Leute am Bug und am Heck des Schiffes beschäftigt sind, so verständigen sich diese unter einander durch Aussingen, wobei der berühmte Vers ausgesungen oder gerufen wird: Warschau von untere, Kabliau und Flundere, Jetzt kommt das große Lot Und schlägt euch alle tot. „Men mut ock nicht allein up de Gissing tho Warck gahn, den Gissung maket bewilen Missung, de Hulp middelen, alß dat Duiep Loet, mut flitig in acht genahmen werden, vornehmlich in der Nord-See, und sünst dar men underschetlicke Gründen hefft; welckes bewilen gude Narichtunge gifft." „Kunst der Seefahrt," 1673.

**Timmerstek** s. Stek.

**Tjalk**, die, ein kleineres, ziemlich breites, kurzes, rundes Fahrzeug für Küstenschiffahrt mit einem Pfahlmast und einem Farunner. Im Niederdeutschen und besonders im Ostfriesischen, wo die Tjalk zu Hause ist, schreibt man in Folge der eigentümlichen Aussprache des j im Anlaut oft anstatt j ein tj, man sagt sogar oft tja anstatt ja. Dieser Umstand läßt für Tjalk auf eine ursprüngliche Form Jalk schließen. In der Tat kennt und hat auch das „Bremer Wörterbuch" noch diese Form. So geht das Wort also auf Jolle (englisch yawl, yal) zurück und dürfte eine Diminutivform davon darstellen, die über Jolleken, Jolken, Jolk sich entwickelt hat; kann man doch Tjalk auch Tjolk aussprechen hören. Es ist dabei zu bedenken, daß Jolle, wenn sie wirklich durch die Phönizier mit ihrem gaulos an unsere Küsten gelangt ist, damals kein so kleines Boot war wie heute, sondern ein seegehendes Fahrzeug.

**Tonne,** die.

1. Eine Seezeichen, das ursprünglich aus einer Tonne bestand, jetzt aber aus Eisen gefertigt wird und einer Tonne wenig mehr ähnlich sieht. Aber der Name ist geblieben und hat sogar dienen müssen zur Zusammenfassung der Tonnen, Bojen, Baken, Spieren in den einen Begriff Tonnenwesen. Die Schiffe, die dergleichen Seezeichen legen und überhaupt in Ordnung halten, heißen jetzt **Tonnenleger,** Dampftonnenleger. Früher, z. B. zur Zeit der langen Oldenburgisch-Bremischen Weserzollstreitigkeiten, hießen sie Tonnenbojer. Da die Abgaben der Schiffe zunächst zur Unterhaltung der Seezeichen bestimmt waren, so heißen sie noch heute **Tonnengelder.** —

2. Spricht man von Tonne im Sinne von **Tonnengehalt.** Dieser bedeutet die Zahl der Tonnen, die ein Schiff mit Sicherheit zu tragen vermag, bezw. die Anzahl der Registertonnen als Raummaß für die Schiffsvermessung; eine solche Tonne mißt 2,832 cbm; während eine Tonne als Schiffslast 1000 Kgr. wiegt.

Schon frühzeitig ist man im **Betonnen** eines Fahrwassers von der eigentlichen Tonnenform der größeren Deutlichkeit der Unterscheidung zuliebe abgewichen. Namentlich in den Niederlanden war es Gebrauch, Tonnen auszulegen, die oft mit einer Tonne gar keine Ähnlichkeit hatten. Wagenaer, „Spiegel der Zeevaardt“ 1588, schreibt: „Op alle de stroomen van Hollandt, Vrieslandt ende Zeeland, sijn de tonnen aent opperste rondt en breedt, ende afgaende aent neerste eynde smal ende scherp als hier aan gheteeckent staet (folgt Abbildung eines Dinges, das wie ein Trichter aussieht), sijn swert ghepeckt oft geteert, ligghen al meest op de rechter hant int wtzeylen aen de slincker int inecomen, ende aen de ander sijden op de sanden ofte platen staen gemeenlijk de Baeckens met korven bouen op in deser manieren (folgt Bild einer Bake: eine Stange mit einem runden korbgeflechtartigen Ball darauf) op datmerse te verder sien maech. Ende waermen eenige holken oft sanden soude mogen onderseylen, sijn (om dat de verhoeden) witte tonnen gelegt van dessen fatsoene (Bild einer richtigen Tonne) ende legghen altijt op de contrarie sijde van de voors. swerte tonnen.“

**Topp,** der, in der Einzahl richtiger: **Top.** · Spitze, Äußerstes, Höchstes; höchste Spitze des Mastes, dann auch in der Verbindung Vortop, Großtop, Kreuztop den ganzen betreffenden Mast bedeutend mit allem was drum und dran ist, so daß pars pro toto genannt ist, wie man Dach für Haus, Köpfe oder Seelen für Menschen, Segel oder Kiel für Schiff sagt. Topp, eigentlich im Singular bloß Top, ist nichts anderes als Zopf, nur mit unverschobenem An- und Auslaut. Das niederdeutsche Sprachgebiet in seiner zähen Art hat die hochdeutsche Lautverschiebung von Konsonanten welche im Germanischen aus indogermanischen Verschlußlauten entstanden waren, nicht mitgemacht. Von dieser hochdeutschen Verschiebung sagt Wilmanns, daß sie besonders lehrreich sei, „weil sie sich zum großen Teil vor unseren Augen vollzieht und genauere Einsicht in die stetig fortschreitende Änderung der Konsonanten und die sie regelnden Kräfte gewährt.“

„Der Beginn der Verschiebung fällt in die Zeit vom 5. bis 7. Jahrhundert unserer Zeitrechnung und deshalb sind ihr auch viele romanische Lehnwörter, die bis zum 8. Jahrhundert ins Deutsche aufgenommen sind, unterlegen. Von Oberdeutschland geht die Bewegung aus; die Sprache der Langobarden, Bayern, Alemannen und eines Teils der Franken wird von ihr ergriffen; je weiter nach Norden, um so schwächer wird die Wirkung." An Top ist sie wirkungslos geblieben. Im Althochdeutschen ward die Tenuis des Anlauts durch das homogene Reibungsgeräusch von t affriziert, also von s, und so ward aus t ein z. Das homogene Reibungsgeräusch von p ist f, die Affrikation von p ist also pf. Da aber Top sich, wie gesagt, nach niederdeutscher Eigentümlichkeit an diesen Affrikationen nicht beteiligt hat, so ist es bis auf diesen Tag Top geblieben. Daß Top = Zopf aber für Mastspitze gebraucht werden konnte beweist uns, daß Zopf ursprünglich nicht das herabhängende, geflochtene Haar, sondern den „Schopf", das nach oben zusammengefaßte und -gebundene Haar, den obersten Scheitel (toupet) bedeute. Wenn Shakespeare sagt: „To take the present time by the top"; so meinte er ja damit auch nicht die Stirnlocke, sondern vielmehr den Teil des Haarwuchses, an dem man etwa einen Ertrinkenden zu packen hätte, um ihn aus dem Wasser zu ziehen. — Im Niederländischen heißt top so allgemein das Oberste, Äußerste, „die Krone" von etwas, daß man sogar vom „top van den vinger" spricht.

**Top und Takel.** Vor Top und Takel segeln heißt, ohne jegliches Segel zu setzen sich dem Sturme preisgeben, so daß also lediglich das Schiff selbst und seine Takelage dem Sturme eine Angriffsfläche bietet. Es liegt auf der Hand, daß das äußerste Gefahr bedeutet und auf Leben oder Sterben geht. Darum heißt französisch das „aller à mats et à cordes" auch „aller à la dérive, aller à Dieu et au tems" (Aubin, 1702). Dänisch: „med top og tavl", ganz und gar, mit Kopf und Schwanz, mit Haut und Haaren. In Holland, überhaupt bei allen seefahrenden Völkern sind ähnliche Redewendungen in Gebrauch; „over Gods genaade drijven"; sig aan het geweldt der winden en baaren (Wellen) overgeven."

**Toppnant,** weiblich. Toppnanten sind „Taue, die an beiden Nocken der Rahen und am Top des Mastes oder auch unter dem Eselshaupt durch einen Block aufs Deck hinunter fahren, diese Taue dienen die Rahen horizontal zu erhalten oder sie auch

nach Umständen gegen den Horizont zu neigen", vergl. Kajen. Treffend heißen die Toppnanten französisch balancines. „On s'en sert pour tenir la vergue en balance, lors qu'elle est dans la situation naturelle, ou pour la tenir haute et basse, selon qu'il est à propos" (Aubin). Was das Wort selbst betrifft, so vermute ich, daß Toppnant nichts weiter ist als eine Verkürzung von Toppenende, das zuerst Toppnend geheißen haben mag und dann ohne Rücksicht auf die Herkunft, vielleicht bei Aufnahme in die neuhochdeutsche Seemannssprache, bei welcher Gelegenheit an gar manchem Orte gesündigt wurde, die gegenwärtige Gestalt erhielt. Daß „Ende", das Ende eines Taues für das Tau selbst gebraucht wird, siehe unter Ende. — Die Rahe mittelst der Toppnant auf und nieder bewegen heißt sie toppen.

**tot** wird in der Seemannssprache in folgenden Verbindungen gebraucht:

1. Totes Gewicht s. Deplacement.

2. Totes Werk. So nennt man den Teil des Schiffes, der über der Schwimmebene liegt, also den Teil des Schiffskörpers, der sich über Wasser befindet. Tot ist dieser Teil, weil er nicht hilft Wasser verdrängen, weil er also nicht mit trägt, sondern getragen werden muß.

3. Totes Holz. So heißen die Kielklötze. Sie heißen so im Gegensatze zu dem lebendigen, beweglichen Schiffe.

4. Tot segeln. Den Strom tot segeln, heißt, gegen den Strom so viel Fahrt machen, daß man ihn überwindet und trotz des Stromes noch vorwärts kommt, seinem Ziele sich nähert. Ein Schiff tot segeln, heißt, es überholen, ihm vorbeikommen, also schneller segeln als es.

**toppen** s. brassen und toppen.

**Törn,** der, s. Seetörn.

**Torpedo,** der. In der Kaiserlichen Marine versteht man unter einem Torpedo ziemlich ausschließlich einen Offensiv-Torpedo (während die Defensiv-Torpedos Minen genannt werden), also das bekannte zigarrenähnliche Geschoß, mit Schießbaumwolle geladen, von komprimierter Luft durch eine kleine Schraube getrieben, unter Wasser sich mit ziemlicher Geschwindigkeit auf ein feindliches Schiff zu bewegend, um da zu explodieren und das Ziel in die Luft zu sprengen. Das Nähere gehört nicht hierher, ist auch in tiefes Geheimnis gehüllt. — Nur muß bemerkt werden,

daß fälschlicherweise im Binnenlande und sogar auch in Kriegshafenstädten oft Torpedo gesagt wird, wo man ein **Torpedoboot** meint, nämlich ein Boot, das lediglich zum Schießen mit Torpedos eingerichtet ist und ausschließlich dazu bestimmt ist, während die großen Panzerschiffe und Kreuzer ihre Torpedoarmierung nur so nebenbei haben. — Torpedos müssen rasch arbeiten; es ist daher ein eigentümliches Zusammentreffen, daß das Wort eigentlich steif, langsam, plump, unbeweglich bedeutet, denn in diesem Sinne hat der dicke, plumpe, unförmige Fisch seinen Namen Torpedo (vom lateinischen torpeo) empfangen. Er hat ihn allerdings für diese moderne Seekriegswaffe nicht hergeliehen wegen seiner Schnelligkeit, sondern seiner Fähigkeit, elektrische Schläge auszuteilen.

**Torpedooffizier,** der. Ein Torpedooffizier verhält sich zu einem Torpederoffizier wie ein Artillerieoffizier zu einem Feuerwerksoffizier, d. h. der Torpedooffizier steht in der Front und betreibt das Militärische am Torpedowesen, das Exerzieren, Instruieren und Schießen, während der Torpederoffizier sich am Lande dem Technischen und der Verwaltung in Torpedoangelegenheiten widmet als einem dauernden Lebensberuf. Der Torpedooffizier aber ist ein Seeoffizier, der nur eine Zeit lang das Torpedowesen an Bord unter sich hat und dann wieder ein anderes Kommando bekommt, als Batterieoffizier, Erster Offizier, Kommandant u. s. w.

**Trackkarte,** die, ist eine Seekarte, auf der sich Seeleute ihre Tracks, d. h. die Strecken die sie auf See zurückgelegt haben, einzeichnen, den Weg den sie „gezogen“ sind (denn track hängt mit dem niederdeutschen, niederländischen trekken, ziehen zusammen); ihre Seereisen. Seemännischen Wert hat dies nicht, es dient nur als Reiseerinnerung, allenfalls noch als Anhaltspunkt für das Gedächtnis in Bezug auf Strömungen, vorherrschende Windrichtungen, überstandene Stürme, Länge der Seetörns u. s. w.

**Treibbake** = Schwimmbake, s. Bake.

**Treiber,** der, ist ein ganz hinten am Stern von Lustjachten (manchmal auch bei sonstigen Segelbooten) angebrachtes, an niedrigem Maste fahrendes, über das Heck hinausragendes Schratsegel bei sogenannter Jawl (s. Tjalk) — Tagelake. Es soll den Großbaum entlasten und durch den Druck auf das Heck den Bug gegen die See halten. — Ist schweres Wetter, so tritt an die Stelle des Treibers ein kleinerer, stärkerer **Sturmtreiber.** —

Früher hatte man auch auf Vollschiffen einen Treiber. Er fuhr an einer Leesegelsspier, die an der Nock der Besansgaffel gehißt war; die Schoten wurden an einer über die Reling gelegten Spier ausgeholt. Es war also dieser Treiber eine Art Rahsegel. Es wurde gesetzt, wenn das Schiff vor dem Winde segelte, der Besan also nicht zur Geltung kam. Viel half der Treiber freilich auch nicht, aber er trieb das Schiff immerhin etwas schneller weiter, half also die Fahrt beschleunigen und so das Verdienst mehren und führte darum den sinnreichen Namen „Brodgewinner.“

**treiben.** Das bekannte Lied: „Treibe, treibe, Schifflein treibe!“ klingt ganz nett im Salon; im seemännischen Sinne ist treiben keine angenehme Bewegung, sondern bedeutet allemal etwas das man lieber nicht sähe. Ein Schiff treibt, wenn es nicht von Dampf oder Segel sondern von der Gewalt eines Sturmes in Bewegung gesetzt wird. Es treibt „vor Top und Takel“ wenn der Sturm so schwer ist, daß es keine Segel führen kann. Es treibt „vor Anker“ wenn die Anker im Sturm nicht halten, das Schiff also trotz der Anker in Bewegung gerät. Es ist dann oft so gut wie unlenkbar und allen möglichen Gefahren preisgegeben. Ein Schiff treibt ab, wenn Strom oder ungünstiger Wind es von seinem Kurse abdrängen.

**treideln** ist die offizielle Bezeichnung für das, was sonst treilen, trailen, treieln, treueln, troilen heißt und die Tätigkeit eines Menschen bezeichnet, der an einer langen Leine um die Schulter ein Schiff einen Fluß oder einen Kanal entlang zieht. Die Leine heißt Treil; französisch traille, vom lateinischen tragula, Diminitivum von traha, vom Zeitwort traho ich ziehe. Die Form treideln ist auffallend, weil nicht zu ersehen ist, woher das d hineingekommen ist. Man könnte denken, sie habe sich aus dem Keltischen erhalten, wo es im Kymrischen ein Wort treidio gab, das laufen bedeutete; da treilen ja mit Laufen verbunden ist, so könnten die beiden Begriffe in einander geflossen sein und treilen hätte dabei das d von treidio in sich aufgenommen. Aber in mittelalterlichen Urkunden findet sich das d nicht, da steht immer nur treilen oder troilen. 1323: „Naves ducere volentibus, quod vulgariter troylen dicitur.“ 1343: „We bekennet, dat wi vorkoft hebbet vnse dre molen stat to N. mit allem anschote, also dat man varen mach it water vp vnde neder, sunder hinder ouer vsen anschot velich treilen.“ 1348: „Also dat de ghenne, de

twischen Luneborch vnde Ulsen de Elmenowe vp vnde neddervaret, moghen vppe den oueren gan vnde de sceppe dar vppe troylen na ereme behoue.“ Und in dem Privilegium des Herzogs Magnus für Braunschweig aus dem Jahre 1431 steht: „Ok so mogen de schiplude troylen vp mynen oueren.“ Das d ist also neueren Datums; vielleicht Folge des Gedankens daran, daß der treilende Mann nur kleine Schritte, nur kurze Tritte machen kann, wegen der Last die er zieht. So könnte ein Iterativum von treten, tritteln, mit in den Begriff treilen geraten sein, dessen geminirtes t hinter dem Diphthong schwinden mußte und zur Media wurde. Dabei ist daran zu erinnern, daß der noch teilweise von Kaiser Trajan herrührende Treidelweg durchs eiserne Tor, der teils als Halbwölbung in den Felsen eingehauen, teils als hängender Weg gebaut war, von den Donauschiffern Treppelweg genannt wird und daß treppeln so viel wie trippeln und dieses Iterativum zu trappen ist. — Es wäre auch möglich, daß der Gedanke an trödeln das d in treideln gebracht hätte, weil das Geschäft zuweilen recht langsam vor sich geht. — Die Franzosen haben für den Mann, der es betreibt, ein seine Tätigkeit sehr deutlich beschreibendes Substantiv gebildet aus dem deutschen Zeitwort holen (s. d.) und nennen ihn haleur. Man hatte seinen Scherz mit ihm und rief ihm früher an der Loire und sonst in Frankreich das Wort arrache-persil, Petersilienausreißer, zum Spott zu. Sprichwörtlich sagte man nicht unwitzig: „arrache-persil navigue aussi.“ Sie antworteten mit einer Flut von Schimpfreden, ähnlich wie die Flößer auf dem Neckar, wenn die Tübinger Studenten ihnen zuriefen: „Jockele sperr!“ — Englisch to drail; holländisch (Weiland) treil: denkelyk een bastaardwoord van het fr. tirail ontlend, en darmede van tirer, trekken, afkomstig. Eene lyn, om een schip voort te trekken. Voorts — und das bedeutet eine bedeutende Erweiterung des Begriffes, der sich übrigens auch in Ostfriesland findet — ook het gesamenlyke touwwerk van een schip: van zeil, van treil, van roer, van snoer, van maste beroofd. — Het schip word met zeil en treil verkocht.“

**trekken,** s. treideln.

**Tresidderplatte,** s. Panzerplatte.

**trensen** heißt teils zur Verstärkung, teils des besseren Aussehens wegen um ein Tau ein anderes dünneres so herumlegen oder schlängeln, daß letzteres den Raum zwischen den Kardeelen

des ersteren, die Vertiefungen, ausfüllt. Ankertaue wurden, Wanttaue werden zur Verstärkung, Sceptertaue des besseren Aussehens wegen getrenst. — Das Wort ist schon früh aus dem Spanischen gekommen, wo trenzar flechten heißt. Kilian hat es als trensse = funiculus, vinculum reitinaculum equorum, also als Trense im Sinne von Pferdezaum, vom spanischen Substantivum zu trenzar trenza die Flechte, Zopf, trenzado geflochtener Zopf an den Mähnen der Pferde. — Im seemännischen Sinne bei Aubin 1702: emmieller un étai = een stag trensen; tusschen de staagen met dunne draaden woelen" (s. Wuhling).

**Trempel,** s. Drempel.

**Trift,** s. Abtrift und Seetrift.

**triftig** ist das Schiff, wenn es treibt (s. treiben). Seetriftige Güter sind solche, die auf der See treiben oder von der See an die Küste getrieben werden. Hanseatische Urkunde von 1513: „vorder schal unde mach de copmann schipbrochich affte zeedriftich gut sulvest bergen effte bergen laten." Ditmarsische Urkunde von 1384: „Se scholen hebben den drudden del des ghudes, dat drifftich worden were." Bremer Urkunde von 1564: „Jacob R. sy mt synem bochsprede inn ohre houwet tow gedreuen, dar her also se beide thosamende drifftich gewurden vnde inn grundt gedreuen weren."

**trimmen** heißt: „in Ordnung bringen." „Die Segel trimmen", sie in gebrauchsfähigen, ordnungsmäßigen Zustand versetzen; „Kohlen trimmen," sie richtig in den Kohlenbunkern unterbringen. — Von dem englischen trim mit deutscher Endung weiter gebildet und erst in neuerer Zeit, unter der Herrschaft des Dampfes siegreich durchgedrungen. Angelsächsisch trymian, trymman, befestigen, fest machen, in Ordnung bringen; trum = stark, fest, englisch to trim, „to put in due order for any purpose." Auch im übertragenen Sinne: „Leute trimmen," gut einexerzieren, gut auf eine Sache einüben; „seine Leute gut im Trimm haben." — Einen besonderen Sinn hat Trimm in der Verbindung **Trimmberechnung**. Diese hat den Zweck, die Tauchungsänderung eines Schiffes vorne und hinten bei Verschiebung von Gewichtung in der Längsrichtung zu berechnen, und Trimm hat hier die Bedeutung von trim = „to adjust, as a ship or boat, by arranging the cargo or disposing the weight of persons or goods so equally on each side of the centre and at each end that she shall sit

well on the water and sail well. A vessel is said to be trimmed by the head or by the stern respectively when the weight is so disposed as to make her draw more water towards the head than towards the stern, or the reverse."

**trissen** nannte man bei der ausgestorbenen Blinde das, was man bei anderen Rahsegeln brassen nennt. Mittelniederdeutsch trisse, trysse, tritse = Winde; s. Schiller und Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch IV. 613; trissen drehen, schwingen, winden. Erhalten ist das Wort im niederdeutschen triseln, herumlaufen, taumeln, schwindeln, und drüseln, zaudern, zögern, ostfriesisch trüseln und triseln, unsicher, hin und her wankend gehen, hin und her wanken und schwanken, wie ein Ohnmächtiger oder ein Betrunkener. Also: „hin und her bewegen."

**Trompetenstek** s. Stek.

**Troier,** der, das Flanellhemde, das unsere Kriegsschiffsmatrosen auf der bloßen Haut tragen, vorn auf der Brust mit einigen blauen Streifen besetzt. — In Ostfriesland heißt (Doornkaat III 437) tröje, troi eine gestrickte wollene Unterjacke für Männer, ohne Knöpfe, die als Bluse oder Hemd über den Kopf angezogen wird. Im Groningenschen heißt so eine gestrickte Weste „een gebreide mansborstrok, die de plaats vervult van hemdrok." Schon beim Teuthonista kommt das Wort für Jacke vor in der Form troye. Auch sonst häufig in mittelniederdeutschen Urkunden z. B. in einem Stendaler Privileg der Kürschner und Schneider vom Jahre 1346: „vortmer we eyn werk sick bededingeth tu makende mit bomwullen als eyn troye edder des ghelik, maket de schroder dat wandelbar, dat schal he beteren mit dren schillingen" oder in der Lübecker Chronik: „des blef de reise na, unde dar ward af achter en pels unde vor en troye." Das „Bremer Wörterbuch" bemerkt, daß troje, troye in einer alten Urkunde als eine Waffenrüstung vorkam, ein Koller oder Brustharnisch. In der Tat steht in einem Oldenburger Statut von 1345 . . . „zinen helm ofte ysern hut, zine yseren huven, zine troyen, zine armeleden." Und weiter: „en iewelk lantman . . . schal hebben to ewighen tyden ene troyen, enen ysern hud, en par wapenhanschen, enen schilt, ene worpbarden vnde enen peck van zestein voten vnde kortere nicht." Aber auch hier bedeutet troye offenbar weiter nichts als Wams, etwa ein Lederwams, wie es eben damals Bauern und andere Leute, die den Krieg

nicht rittermäßig im Brustharnisch führten, zu tragen pflegten. Diese Verwendung von troye hilft also nicht bei der Erklärung, und der Versuch Doornkaats, es vom althochdeutschen triuwa, bezw. von tro, troi in der Bedeutung fest, sicher abzuleiten, leuchtet nicht ein. — Mittelhochdeutsch troie = Wamms. Dafür führen nach Diefenbach Schiller und Lübben IV. 614 eine Form triplois auf. Dies könnte auf eine Spur führen. Da neben triplois gleichzeitig diplois steht, so ist anzunehmen, daß damit die Qualität und Herstellungsart des Stoffes, aus dem der troie gemacht war, angedeutet werden soll, wie man im Deutschen von fünfschäftigem Zeug oder im Französischen von taffetas deux bouts spricht. Es kann also triplois ein dickes, warmes, mit dreidoppelten Wollfäden gestricktes Wams gewesen sein, und aus triplois wird beim Übergang ins Mittelhochdeutsche durch Schwund der mittleren, unbequemen Buchstaben so gut troie, zunächst troi, geworden sein, wie aus paraveredus Pferd geworden ist. — Das r am Schlusse von Troier hat sich erst beim Übergang aus dem Neuniederdeutschen ins Neuhochdeutsche aus Unkenntnis des Ersteren hinzugefunden.

**Trosse,** die, auch Troß, ist ein besonders dickes, starkes, langes Tau aus Hanf, Manilahanf (dann auch Manilaleine genannt) oder Draht, das zum Verholen von Schiffen und auch sonst überall da gebraucht wird, wo viel zu halten ist, z. B. wenn ein Schiff sich an ein Bollwerk legt. — Das Wort kommt im Mittelniederdeutschen für ein Tau vor, das außerhalb des Wassers gebraucht wird, wie es im Lübischen Zunftrecht heißt: „Vorthert warckgarne dat schal nen reper slan tho kabellen, to waterthowen, anders nergent to men tho trossen." — Niederdeutsch — ostfriesisch — niederländisch versteht man unter tros, trosse ein Bündel oder Büschel von Beeren; Weiland: „tros = een bundel van onderling vereenigde dingen: een groote tros druiven." Die Bedeutung vereinigt sich mit der Trosse der Seemannschaft in dem Begriffe binden, zusammenbinden. Daher mittelhochdeutsch trossen = packen, Gepäck zusammenbinden und aufladen (woher Troß, Troßknecht), Neufranzösisch trousser, altfranzösisch torser, provençalisch trossar, italienisch torciare: zusammendrehen, festbinden, vom lateinischen torquere. Mittellateinisch trossa, das Heubündel, Strohbündel, spanisch troza, Seil zum Binden.

**Trysegel,** das, ist der zuweilen, neuerdings besonders auf

Lustjachten, gebrauchte, dem Englischen entnommene Ausdruck für das deutsche Schratsegel. Wegen der vorherrschend dreieckigen Gestalt dieser Segel dürfte das Wort auf irgend eine Weise mit dem lateinischen tres, tria zusammenhängen.

**tublocks.** Wenn man an einer Talje so lange holt bis es nicht weiter geht, so ist der eine Block an den andern gekommen, man hat die Talje also „Block an Block", „tublocks" geholt. Damit ist das Holen zu Ende. Soll es weiter gehen, so muß eine neue Talje aufgeschlagen werden. Daher die übertragene Bedeutung: „ich bin mit meinem Gelde tublocks, ich bin mit meinen Zigarren, mit meinen Vorräten tublocks."

**Tümmler,** der.

1. Der Stehauf, ein schwankendes, taumelndes, sich von selbst aufrichtendes und aufstellendes Glas, englisch tumbler.

2. Der Delphin, wegen seiner eigenartigen Bewegung, die ihn öfters als einen Taumelnden, Sichdrehenden sichtbar an der Oberfläche des Wassers erscheinen läßt. Daher ein Seesoldat scherzweise ein Tümmler genannt wird, wohl wegen des taumelnden Ganges an Bord in Folge der mangelnden „Seebeine".

**Türkischer Bund,** Knoten s. Knoten.

**Twist,** der, heißt die Wischbaumwolle die, besonders in der Maschine, zum Wischen, Putzen, auch zum Abwischen der von Maschinenöl beschmutzten Hände, benützt wird. Ursprünglich ein Garn, zweimal gedreht; dann überhaupt gedreht, verwickelt, zusammengeballt. Das niederdeutsche twist heißt auch Zwist, Zwietracht, es steckt immer die Zahl zwei, twe darinnen, wie in Zwieback, zwiespältig, zwiefach; „twie in dem jare", zweimal im Jahre, sollten nach dem Lagerbuch des drosten Jakob van der Sprecken vom Jahre 1428, die Herren bei ihren „belenden luden" einkehren.

---

# U.

**„Überall!"** lautet der Ruf mit dem „Alle Mann" in der Frühe geweckt werden, während der Ruf beim Wecken der neuen Wache „Reise! Reise!" (s. d.) heißt. Das „Überall„ ist zum größeren Nachdruck von einem mächtigen Gepfeife des Boots-

manns und seiner Maate begleitet. Man nannte das früher „Reveille", jetzt heißt es „Wecken". Und das ist gut, denn mit diesem Worte waren deutsche Seeleute französischer als die französischen, die gar nicht Reveille sagen, sondern battre la diane. Das haben die Holländer treuherzig übersetzt: „die Diana slaan" und gewiß, wenn sie überhaupt etwas dabei gedacht haben, an die alte Göttin Diana gedacht. Warum sollte auch gerade die Göttin der Jagd beim Aufstehen der Seeleute „geschlagen" werden? Sie nannten freilich auch die „Morgenwache" Diana. Aber die Franzosen selbst haben das Wort wieder aus dem Italienischen. Da heißt diana der Morgenstern, eigentlich stella diana, der Tagesstern, der das Herrannahen des Tages verkündigt, von dem verloren gegangenen aus dies gebildeten Adjekliv diano. — Unsere treffliche Flottenvereins-Wochenschrift führt trefflich den Titel „Überall", weil überall in Deutschland ihr Weckruf zu Gunsten einer „achtunggebietenden Flotte", wie man vor fünfzig Jahren sagte, gehört werden soll.

**„Über Bord"** unterscheidet sich sehr wesentlich von „Von Bord". Dieses wird gebraucht, wenn jemand oder etwas auf ordnungsmäßige Weise von Bord geht. Man sagt: „Dienstlich oder mit Urlaub oder krank oder bei Außerdienststellung von Bord gehen; das Boot setzt von Bord ab; die Takelage, die Artillerie, das Inventar von Bord geben", dagegen: etwas über Bord (ins Wasser) werfen, der Hut geht (nicht so häufig fliegt) über Bord, der Mann fällt über Bord; Leiche über Bord setzen." Rostocker Chronik: „a. 1566 synt van Denen ond dudsche ock vel tot bleuen, de hefft men auer bort na sebruck geworpen ond en gelt by gebunden, dat se konden begrawen werden, wen se an land quemen."

**unterfangen** wird gebraucht, wenn man etwas irgendwo fest bindet, wo es möglichst wenig im Wege ist und möglichst wenig Platz einnimmt, namentlich wenn man etwas an der Decke irgend eines Raumes fest bindet, so daß es da hängt ohne den Raum seiner eigentlichen Bestimmung zu entziehen. Das Wort wird **unter**fangen betont, es ist nicht in dem ethischen Sinne, indem man sagt „ich habe mich unter**fangen**" d. h. „ich habe es gewagt", gebraucht, sondern in dem rein mechanischen des Befestigens. Wenn fangen mit paça, das im Sanscrit Strick heißt, und mit pax, der Friede, das eigentlich „Befestigung" bedeutet,

verwandt ist, so gebraucht es in der Verbindung „unterfangen“ die Seemannssprache in seiner urspünglichsten Bedeutung: „etwas (unter Deck, unter der Decke) befestigen, festbinden.“

**Über Stag gehen** s. Stag.

**unklar** s. klar.

**unterschlagen** mit dem Ton auf unter, heißt das Segel aus der Segelkoje holen und mit der dazu gehörigen Rahe verbinden, es an der Rahe befestigen. Das Gegenteil davon heißt Segel abschlagen. Segel unterschlagen und abschlagen unterscheidet sich also sehr wesentlich von Segel setzen und Segel bergen. Segel setzen heißt die untergeschlagenen Segel ausspannen, Segel bergen die ausgespannten Segel wieder einziehen, zusammenfalten und festbinden, aber untergeschlagen lassen, so daß sie jederzeit leicht wieder gesetzt werden können. — Die eigentliche Bedeutung von schlagen ist: „eine Bewegung zu etwas hin machen. —

**unsichtig** s. sichtig.

**Unterwindluftzuführung** s. Windsack.

**unter Land** sagt man für „im Schutze des Landes“. Ein Schiff befindet sich unter Land, wenn zwischen ihm und dem Winde Land liegt, das ihm den Wind abhält oder doch abschwächt, also wenn es sich an einer Luvküste befindet. Es ist also bei dieser Redensart zu ergänzen: „unter (dem Schutze von) Land.“

---

# V.

**Variation,** die. Die verschiedenen für den seefahrenden Mann wichtigen Ablenkuungen: Variation, Mißweisung, magnetische Deklination, Deviation, astronomische Deklination, stellen sich gemäß befreundeter fachmännischer Auskunft kurz so dar: Eine jede nur in ihrem Schwerpunkte unterstützte sonst aber frei schwebende Magnetnadel stellt sich in die magnetische Nord-Südlinie. Der Winkel, den diese magnetische Nord-Südlinie mit der astronomischen Nordsüdlinie bildet, heißt **„Missweisung“**, **„Variation“** oder auch **„magnetische Deklination“**. — Nur an einem völlig eisenfreien Orte steht die Nadel in der magnetischen Nordsüd-

linie, ist Eisen in der Nähe der Nadel, — wie an Bord der Schiffe — so weicht die Magnetnadel um einen gewissen Winkel (dessen Größe unter anderen Ursachen auch von der Entfernung, Lage u. s. w. des Eisens zur Nadel abhängt) von der magnetischen Nord-Südlinie ab. Dieser Winkel wird **„Deviation“** genannt. Die Deviation ändert sich mit dem Kurse des Schiffes. — „Abweichung stammt aus der nautischen Astronomie und ist die Verdeutschung des Wortes **„Deklination“**; nämlich **„Abweichung“** der Gestirne vom Äquator des Himmels.“ — Die „Beschriving“ von der Kunst der Seefahrt“ 1673 hat eine eigene Abhandlung „Thom Dörden: Wo men de declinatie der Sünnen finden, und die Instrumenten tho meting des Poles hochte gebrucken sal.“

**Ventilator,** der, s. Windsack.

**Verbodmen** s. Bodmerei.

**Verdeck,** nicht seemännisch, s. Deck.

**verfahren** hat eine ganz andere Bedeutung als das althochdeutsche farfaran = dahinfahren, sterben; auch wird es im anderen Sinne gebraucht als wenn man von einer verfahrenen Sache spricht; schon näher kommt man der seemännischen Bedeutung, wenn man an das in und um Gröningen gebräuchliche vervoaren denkt, das = verhuizen, also = umziehen ist, eine andere Wohnung beziehen oder von einem Orte zum andern ziehen. Man spricht nämlich; „eine Trosse verfahren“ und meint damit, sie von einer Stelle (wo sie keine Dienste mehr leisten kann) nach einer anderen (wo sie wieder fest gemacht wird) bringen, z. B. von einem Poller oder von einer Boje nach der andern verfahren beim Verholen eines Schiffes oder beim Durchschleusen eines solchen. Und zwar ist der ursprüngliche Gedanke der gewesen, daß die Ortsveränderung der Trosse mit Hilfe eines Bootes vorgenommen, daß sie ausgefahren und dann von einer Stelle zur andern weiter gefahren wurde.

**verfangen.**

1. Ein Tau verfangen, einen Stopper auf ein so lange von den holenden Matrosen festgehaltenes Tau schlagen und so fest machen, daß es nicht wieder zurücklaufen kann. So gebraucht, hat verfangen den Sinn des hochdeutschen fangen.

2. Eine Beting verfangen, die Beting bei starkem Zug des Ankertaues auf dem Deck abstützen. Hier nähert sich der Begriff dem von 3, indem die Abstützung gleichsam im Falle der Not an

die Stelle der eigentlichen Beting zu treten hat; er hat aber auch etwas von 1. an sich, da die Abstützung ein Festmachen, eine Verhinderung der Bewegung in erster Linie darstellen soll.

3. Einen Posten verfangen, d. h. ihn ablösen. In diesem Sinne wird das Wort in Ostfriesland und in Holland gebraucht für „an die Stelle eines anderen treten.“ Wenn in Holland einer Soldat werden soll und er kauft sich für Geld einen anderen, der für ihn eintritt, so ist dieser andere sein plaatsvervanger. Ein solcher „Stellvertreter“ hieß altfriesisch forifongera, forifonghera, forifongere (Richthofen 751). „Sa hwa sa breke, thet hi bete, hit ne se, thet hi forifongera winne“ d. h. was einer zerbricht, muß er büßen, es sei denn daß er einen findet, der an seine Stelle tritt, für ihn die Buße übernimmt.

Schon das althochdeutsche far,-fir,-for-fer-fahan hatte eine reiche Bedeutung von „fassen“ an bis hin zu „sich zu etwas verpflichten“, „sich eines Dinges unterfangen“, die letztere Bedeutung kommt der seemännischen nahe im Sinne von „sich einer Stellvertretung unterfangen.“ — Auch hat ja unser hochdeutsches „verfangen“ alle drei seemännische Bedeutungen in sich; wenn etwas verfängt so hält es, so stützt es und es tritt an die Stelle von etwas; vergl. „verfänglich.“ — Am häufigsten hört man an Bord verfangen im Sinne von ablösen, schon weil das Kommando „Ruder und Posten verfangen“ alle Stunde wiederkehrt; doch hört mans auch im Sinne von „stellvertreten“; so wird der Offizier der Wache zu einem anderen sagen, wenn er aus irgend einem Grunde genötigt ist, sich auf kurze Zeit zu entfernen: „Bitte verfangen Sie mich eine Viertelstunde.“

**vergissen,** sich, s. gissen.

**verholen,** etwas von einer Stelle auf die andere schaffen. Ein Schiff verholen heißt, es mittelst Holens an einer ausgefahrenen Trosse auf einen anderen Platz legen. Außer der Trosse gehören dazu noch andere Vorrichtungen: Verholspill, Verholklüsen, Verholklampen, doch gehts zur Not auch ohne diese.

**Verklarung,** die. Verklarung ablegen heißt: sich vor dem zuständigen Richter über einen an Bord auf See erlebten Unfall, eine Havarie etc. etc. verhören lassen und dabei sich über die näheren Umstände erklären, sie erläutern, die Sache deklarieren. Verklaren heißt an sich weiter nichts als erklären, wie man auch in hochdeutschen Mundarten anstatt erklären ver-

klären sagt; es hieß aber besonders schon im Mittelniederdeutschen „vor Gericht erklären." Lübecker Urkunde von 1413: „Alse de vorescrevenen schelinge in yegenwardicheyt vnses rades . . . vorlud vnde vorclared worden." — Altfriesisch foerclaria, erklären; foerclaringhe = Verklarung.

**Verklicker,** der, ist eine leicht vom Winde zu bewegende, sich also nach jedem Luftzug richtende und daher die Windrichtung genau anzeigende Vorrichtung aus Kork mit Federn, meist aber, namentlich auf Kriegsschiffen, ein „Windstander" aus leichtem Flaggentuch. Er wird an einer Stelle angebracht, wo ihn der wachhabende Offizier gut sehen kann und wo er unbeeinflußt ist von dem Winde der etwa durch ein Segel aus seiner Bahn gelenkt sein könnte. — Was ein Seemann ist, der kann zwar ohne dergleichen Hilfsmittel mit der Nase oder den Ohren die Richtung des Windes genau angeben, aber der Sicherheit wegen und um einen Vergleich zu haben hat er einen Verklicker. Man würde in Versuchung stehn ihn Verglieker, Vergleicher, zu nennen, wenn es nicht ein altes niederdeutsches Wort verglicker gäbe, das der Teuthonista mit scrutator, catascopus, circulator übersetzt und von dem das „Bremer Wörterbuch" schreibt: „verklicken jemandes Vergehen angeben, verraten, verklicker ein Angeber, Verräter." In Ostfriesland heißt der Spiegel vor dem Fenster, den man sonst in Deutschland Spion nennt, Verklicker. Wie neugierige Frauen in diesem Verglicker sehen, wer auf der Straße geht, so sieht der wachhabende Offizier an seinem Verklicker, woher der Wind weht; der Verklicker ist ihm in der Tat ein Verräter und Angeber, der die Windrichtung angibt und verrät.

**Verlat,** das, hochdeutsch Verlaß, Gelaß; im Allgemeinen in Ostfriesland ein Raum in dem man etwas läßt, besonders aber eine Kasten- und Doppelschleuse, worin man das Oberwasser der Kanäle zum gelegentlichen Gebrauch zurückhält und aufspeichert um es nachher wieder abzulassen. — Wie alle dergleichen Wörter auch als Ortsbezeichnung, z. B. Ditzumer Verlat.

**vermooren,** ein Schiff das vor Anker liegt besonders fest oder in einer besonderen Richtung fest legen mit Hilfe von mehreren Ankern. In vermooren steckt das althochdeutsche marrjan, mittelhochdeutsch marren, merren = halten, befestigen, anbinden, anschirren; angelsächsisch merran, englisch to moor =

„to confine or secure a ship in a particular station, as by cables and anchors or by chains.“

**verstauen** s. stauen.

**vertäuen** s. Tau.

**vertonen** heißt eine leichte, skizzenhafte Zeichnung von einer Insel, einer Bucht, einer Küste machen. Solch eine Zeichnung nennt der Seemann eine Vertonung. Sie hat einmal für den Zeichner selbst den Zweck, sich genauer die Gestaltung des Landes mit seinen Bergen, Hügeln, Kirchen, Türmen, Mühlen, Häusern und Bäumen einzuprägen, also sich eine gute Landkennung zu verschaffen, sodann aber auch die Vertonung zum gleichen Behufe an andere weiter zu vergeben, auf Seekarten zu veröffentlichen etc. Tonen ist ein weitverbreitetes niederdeutsch-niederländisches Zeitwort das „zeigen“ bedeutet; daher tonbank, der Tresen, der Ladentisch, die Bank, auf der den Kunden die Waren gezeigt werden. Im Mittelniederdeutschen hieß tonen noch besonders „jemandem eine Urkunde vorzeigen, ein Dokument vorlegen,“ und das Vorzeigen hieß toninge. — Zur Zeit mangelhafter Kenntnis der nautischen Berechnungen kam noch mehr auf eine gute Landkennung an wie heutzutage. Deshalb wirft 1670 der Verfasser der „Beschriving von der Kunst der Seefahrt,“ ein alter befahrener, in manchem Sturm und Schiffbruch erprobter Schiffer, die Frage auf: „Wo mag man de Landen und Gelegenheit des Fahrwaters kennen lehren?“ und erteilt darauf folgende Antwort, aus der — wenn das Wort selbst auch nicht gebraucht ist — doch hervorgeht, daß damals fleißig vertont wurde. „Wenn man vom einig Land affsegelt, so most men wol Achtinge hebben, up wat Art dat Land an tho sehnde ys, wat vor Karcken, Torens, Mölens, Backen, Husen, offt Berge und andere kenlicke Teckens, dat dar umbtrent syn, men kan ock datsülvige na Gelegenheit affmahlen offt afftecken und pegelen upt Compaß, wo ein jeglich Tohren, Möhl, Karck etc. van ju ys, und warpen ock dat Loth und sehn wo deep, und wat vom Grund dat dar umbtrent ys, und nehmen ock Achting wo dat Land na grade int Affseegelnt vorandert, und wen gy sehen, dat sick dat Land vorändert, so trekket eder mahlet ydt wedder aff und pegelt mit juw Compaß, wo ein jeglick Ding von juw steit, und so da örde (Spitzen) offt Hucken vant Land tho sehnde syn, so pegelt se ock inn geliken aff, warpet ock wedder dat Loet,

und seht wo sick de Grund und Düpte vorändert, desgeliken möge gy ock solches wedderumb dohn, wen dat Land begint ant Water tho kamen, und schrieven solckes wedder an, up wat Streck de klenlickste Platzen offt Tekens vom juw liggen und wat Deepte gy alßden dar hebben, endlick möge gy solckes noch ins dohn, alß gy dat Land achter van de Compagnie (Kampanje) effen sehen könet, den stiget in de Marß offt an de Stengen . .“ Lucas Janszon Wagenaer, Steuermann zu Enckhuyzen, der im Jahre 1588 seinen „Spiegel der Zeevaerdt“ herausgab, hat als praktischer Seemann besonders viel auf Vertonungen gehalten, ihrer auch eine große Zahl auf seinen Seekarten beigebracht, neben Schiffen unter vollen Segeln und fröhlich in ihrem Element spielenden Fischen. Er versichert auch ausdrücklich, er habe mit „diversche Piloten ende bevaren Stuerlieden“ über seine Karten und Segelanweisungen „ghecommuniceert, vertoont ende na haerlieder memorialen ghecorrigeert.“

**verschalken.** Bei sehr schlechtem Wetter, wenn Gefahr vorhanden ist, daß Sturzseen überkommen, werden die Luken, durch die das Salzwasser ins Innere des Schiffes dringen könnte, verschalkt, d. h. sie werden zugedeckt mit ihrer Gräting und darüber wird ein Stück wasserdichten Segeltuches genagelt; doch so daß die Nägel leicht wieder ausgezogen werden können, wenn die Gefahr vorüber ist. Zu diesem Zwecke werden die Nägel nicht bis an ihre Köpfe eingeschlagen, sondern man legt erst ein Holzklötzchen unter als Unterlage und Stütze gegen zu tiefes Eindringen. Dieses Klötzchen, im Niederdeutschen schalk (auch Stütze, Unterlage, Träger bedeutend, eigentlich **ein Knecht**) genannt, hat dem Zeitwort verschalken zum Dasein verholfen.

**Very'sche Pistole,** s. Cordes'sches Gewehr.

**Vierdeckschiff,** s. Deck.

**Viermastschiff**, s. Schiff.

**vierschäftiges Tauwerk**, s. Tauwerk.

**„vier auf, vier ab“**, s. Wache.

**Vitalienbrüder**, s. Kaper.

**Vize-Admiral,** s. Admiral.

**Violinblock** ist ein Block der Ähnlichkeit mit einer Violine hat, weil in der Mitte ein Einschnitt ist wie bei einer solchen. Violine heißt bekanntlich auch Fidel, und diese Form gibt die Erklärung an die Hand; mittelhochdeutsch fidele, aus mittel-

lateinisch vitula, fidula, woraus italienisch, spanisch, portugiesisch viola; vom lateinischen vitulari springen wie ein vitula, ein Kälbchen, sich lustig geberden. (Geige kommt wegen der Ähnlichkeit mit einer Hammelkeule vom französischen gigot.)

**Vollschiff**, s. Schiff.

**voll Segel,** s. „am Winde".

**„voll und bei"**, s. „am Winde."

**„vor dem Mast"**, s. Kuhl.

**Vorgeschirr,** s. Vortop.

**Vorhandsmann**, der, ist ein tüchtiger, brauchbarer, zuverlässiger, erfahrener Seemann, der bei seemännischen Arbeiten, Exerzitien und Manövern den Vorarbeiter macht, der vor den andern steht, das Tau an dem geholt werden soll längs gibt, den Stopper aufschlägt, die Belegschläge abnimmt, das Tau abstoppt und schließlich wieder belegt und die Lose aufschießt.

**von Bord**, s. über Bord.

**vorhissen**, s. hissen.

**vorlastig** ist ein Schiff, das vorn tiefer als es sollte und als seiner Segelfähigkeit zuträglich ist im Wasser liegt, sei es infolge falschen Stauens der Ladung, sei es aus anderen Ursachen. Vorlastig darf ein Schiff nicht sein, weit eher etwas achterlastig, weil dann das Ruder wirksamer ist; deshalb ist achterlastig auch = steuerlastig. Beim Wettsegeln ist die richtige Verteilung der Leute im Boot von großer Wichtigkeit.

**vor dem Wind**, s. lenzen.

**Vormast, Vormars**, s. Vortop.

**Vormittagswache**, s. Wache.

**Vorsteven**, s. Steven.

**Vortop**, der, müßte nach dem Muster von Großtop und Kreuztop eigentlich Focktop heißen, aber einmal liegt dieses Wort dem Seemann nicht mundgerecht und sodann gehört auch das ganze Vorgeschirr des Bugspriets dazu: Stagsegel, Klüver, Jager und alles was damit zusammenhängt, insofern nämlich der Offizier der bei Segelmanövern den Fockmast unter sich hat auch dieses alles beaufsichtigt und von Leuten der Fockmastdivision bedienen läßt.

---

# W.

**Wache**, die. Unter Wache versteht man an Bord einmal die Tätigkeit des Wachegehens, sodann die Zeit die gewacht wird und endlich die Gesamtheit derer, die auf Wache sind. — „Ich habe die Wache," sagt der Offizier, den man Offizier der Wache nennt. Offizier der Wache ist aber nicht gleichbedeutend mit Wachoffizier. Es kann einer Wachoffizier und Offizier der Wache zugleich sein; er kann aber auch Wachoffizier sein und braucht doch nicht gerade Offizier der Wache zu sein. Es kann auch einer Offizier der Wache sein, ohne daß er Wachoffizier ist, z. B. der Navigationsoffizier, wenn er den wachhabenden Offizier zum Frühstück verfängt. Unter den Offizieren eines Schiffes sind nämlich immer einige, in der Regel vier, mit der Bestimmung, die Wachen zu gehen, an Bord kommandiert; sie heißen Wachoffiziere, wie es auch einen Navigationsoffizier, einen Batterieoffizier, einen Kadettenoffizier, einen Flaggleutnant, einen Adjutanten gibt. Die Wachoffiziere gehen unter sich abwechselnd in der Regel in vier Wachen, d. h. in vier Zeiträumen von je vier Stunden. — „Ich bin auf Wache," sagen die Matrosen, Schiffsjungen, Heizer etc. Die Mannschaft geht in zwei Wachen, oder „Wache um Wache," oder „vier auf, vier ab". Es ist also immer die eine Hälfte der Besatzung für den notwendigen Schiffsdienst zur Stelle; (s. aber Quartier der Wache.) Die eine heißt Steuerbordwache, die andere Backbordwache, mit entsprechenden Wachabzeichen auf der rechten oder linken Schulter. Damit nun nicht jede Wache jeden neuen Tag immer wieder dieselben Stunden auf Wache komme, so wird die Wache von 4 h bis 8 h p. m. von beiden Wachen in zwei Hälften gegangen; sie führt zuweilen den Namen Plattfußwache, auch bloß „der Plattfuß"; manchmal heißt auch der zweite Teil, von 6 h bezw. 6 h 30 bis 8 h so. Irgend ein Scherz mag dieser scherzhaften Bezeichnung zu Grunde liegen; sie wird in der Marine nicht angewandt und überhaupt nur selten mehr gehört. Über die Nachtwache s. Hundewache. — Nur in See geht man vierstündige Wache; im Hafen wechselt es Tag um Tag, das nennt man „Hafenwache gehen." Sonst heißt Hafenwache auch noch die Hafenpolizeiwache, bezw. eine Hafenpolizeipatrouille. S. auch **Quartier.**

**Wachtmeister**, der, war ursprünglich der Unteroffizier, der

die Wache beaufsichtigte, jetzt ist er bei der Marine der Mann im Range eines Feldwebels, der die Polizei ausübt, also der Profoß, der Rumormeister. Zu den Zeiten Leonhart Fronspergers, als der Soldat, der Dienste zur See nahm, sich sein Weib oder Kebsweib mit an Bord nahm, war über die Weiber und Kinder ein eigener Weibel gesetzt, der strenge Ordnung halten mußte und nicht zu säuberlich mit seinen Pflegebefohlenen umging. Er führte den schönen Namen Hurenwaibel. (1565) Wachtmeister ist begrifflich genau dasselbe wie Quartiermeister.

**Wägerung,** die, auch Garnierung genannt, ist die innere Bekleidung der Außenwand eines Schiffes. Die Bretter oder Platten die von außen an den Querspanten befestigt werden, bilden die Außenbordwand; die Bretter oder Platten aus Holz, Eisen oder Stahl, die an der Innenseite dieser Spanten befestigt werden, bilden die Wägerung, auch Wegerung. Ostfriesisch heißt wage die Wand, altfriesisch wag, westfriesisch weage, saterländisch wage, wangerländisch woch; angelsächsisch vag, altenglisch wag, altnordisch veggo, norwegisch vegg, schwedisch vagg, dänisch vaeg. Von wägen, ein Gewicht bestimmen, dann auch ein Maß, eine Gestalt bestimmen, einen Raum bestimmen, was durch die ihn umgebenden Wände geschieht, wie dann überhaupt die Wägerung in ihrem Verlaufe die Gestalt des Schiffes angibt.

**Wall,** der, bedeutet in der Seemannssprache nicht sowohl das was man etwa einen Festungswall nennt, der Begriff ist bedeutend erweitert, so daß Wall überhaupt für Küste oder Land gebraucht wird. Niederländische und auch ostfriesische Matrosen sagen: „Aan den wall gaan“ für „an Land, auf Urlaub gehen.“ Im Angelsächsischen heißt sae-veall auch weiter nichts als Küste. Und doch muß das Wort ursprünglich eine irgendwie von Menschenhand zum Gebrauch des Seemanns geeignet gemachte Küste bedeutet haben. Auch wenn es vom lateinischen vallum durch sehr frühzeitige Entlehnung kommen sollte, so ist doch Menschenhand mit im Spiele. Und zwar — vergl. Kaje — bediente sie sich dabei des Holzes zur Herstellung einer — natürlich noch sehr ursprünglichen und einfachen — Art von Bollwerk. Nun fehlt zwar im Althochdeutschen das Wort wal, wie Kluge sagt, zufällig, aber wir haben doch glücklicherweise im Gotischen ein Wort das uns zu Hilfe kommt: valus, das zwar nur Stock, Rute bedeutet, aber uns grade deswegen darauf hin-

weist, daß Wall ebenso wie Kaje erst eine Art Zaun aus Stöcken oder Pfählen gewesen ist und sich dann im Laufe der Zeiten zu Weiterem ausgewachsen hat. Um dieses gotischen valus willen möchte ich die von Kluge für sehr unwahrscheinlich gehaltene Urverwandtschaft mit dem lateinischen vallum doch nicht so weit wegwerfen, also Wall nicht für ein lateinisches Lehnwort halten. — Niederdeutsch auch Wal, „Beschriving van der Kunst der Seefahrt“ 1673: „Ok kan men de Compassen proberen, wen men erst uth ein Gat, offt langest de Wal, edder sünst vom ein Land na dat ander segelt, vornehmlick dar weinig Strom gaet. Wen men den na dat Compaß, und nicht na dat Oge offt Land so hen stüret, und men den wol achting up sinn Korß gifft, wor men mit solken Korß vor falt, so kan men sik den desto beter darna richten, offt de Compassen Ostlick offt Westlick vant Norden wiken.“

**Wallgang**, der. Zu den Einrichtungen, die die Seiten eines geschützten Schiffes schützen sollen, gehören auch die Wallgänge, das sind wasserdichte Räume an der Bordwand, „die durch senkrecht stehende Längsschotten, die sogenannten Wallgangsschotten, gebildet werden. Das innerste Wallgangsschott ist im Allgemeinen in solcher Entfernung von der Bordwand angeordnet, daß der Sporn eines rammenden Schiffes es unter gewöhnlichen Umständen nicht mehr verletzen kann. Die Wallgänge und der Doppelboden sollen das Schiff auch gegen die Gefahren von Explosionen schützen, die sich in der Nähe der Außenhaut vollziehen.“ Dick und Kretschmer I. 559. Der Ausdruck Wallgang ist der Festungsbaukunst entnommen: „Gang hinter dem Wall“, wobei der Panzer die Stelle des Walles vertreten muß.

**Wake**, die, ist eine offene Stelle im Eise, die entweder in Folge natürlicher Ursachen überhaupt nicht zugefroren war, oder aber künstlich ins Eis geschlagen ist für Zwecke des Fischfanges etc. Das Letztere, also das künstlich aufgehauene Eis ist auch für die Schiffahrt von Bedeutung, wie schon aus der Lübecker Chronik erhellt: „De hovetman . . leth in der nacht umb de (im Eise liegenden) schepe grote waken howen unde de issschulveren leth he under drucken.“ Niederländisch wak, Nebenform von wek, weich, und dieses vom Präteritum wek von wiken, weichen, also eine Stelle die „weich“ ist, weichend, die „nach“ gibt, keinen Widerstand leistet.

**Walrückendeckschiff**, das, s. Schiff. — Der Walfisch ist übrigens ein besonderer Freund des Seemanns wegen seiner munteren, beweglichen, scherzhaften Art. Er ist ein „Herumtreiber" und hat davon auch den Namen, dem das gotische walwian zu Grunde liegt, altfriesisch walen, niederdeutsch walen = wälzen, unbeständig sich hin und her bewegen. Das Wort hat eine sehr große Verwandschaft, zu der auch das Wort Walze = Wanderschaft im Munde unserer Handwerksburschen gehört.

**Wanholz**, das, oder wankantiges Holz ist das Holz so wie es gewachsen ist, das noch erst vierkantig gesägt werden muß, ehe es zum Schiffbau Verwendung finden kann. „Die erste Diele, welche an jeder Seite abgesägt wird und die an einer Seiten einen Rücken hat wird das Schillstück oder Schellstück (Schalenstück) genannt, die zweyte, welche an beyden Seiten platt aber schiefe Kanten hat, die Schelldiele und die dritte, welche ebenfalls noch schiefe Kanten hat die Wandiele." (Röding). Die Bedeutung geht auf Abfall, Abnahme, Verminderung zurück, althochdeutsch wanon, vermindern, angelsächsisch vanjan, altenglisch wanjen, englisch wane abnehmen, daher wane of the moon. Das letzte Viertel des Mondes, in welchem Sinne wan auch im Mittelniederdeutschen gebraucht worden ist, wo überhaupt wan sehr häufig vorkommt für „nicht voll", mangelnd, fehlend, gebrechend, mangelhaft, fehlerhaft; ja aus dem Begriffe „nicht voll" ist sogar der von „leer" entstanden. Man vergleiche: wanback, ein schwächlicher Mensch der keinen breiten Rücken (back) hat, wanbar, wandicht, wanfett, wangar, wanklör, wanlustig, wanrad, wanrip, wanstaltig, wansturig, wantide, eine wenig bemerkbare Flut und Ebbe, wantiedig u. s. w.

**Want**, das, auch Wand, ist die Stütze des Mastes oder der Stänge nach der Seite zu, bewirkt durch starke Taue, Want- oder Hofdtaue (Haupttaue), die um den Kopf des Mastes oder der Stänge gelegt und an der Seite des Schiffes, der Rüst, oder an der Seite des Marses befestigt sind; sie müssen eisern stehen und gehören daher zum stehenden Gut. — Ein Blick auf ein Segelschiff zeigt uns, daß die Wanten zu beiden Seiten des Untermastes nichts weiter sind als stützende Seitenwände, und es gehörte auch kein allzu kühner Gedankensprung dazu, den Namen der Stütze eines Hauses auch hier anzuwenden, zumal wenn man sich die Entstehung der ersten Wände aus Holz und Holzgeflecht

(Staken) vergegenwärtigt. Dagegen muß man allerdings die im Binnenlande so weit verbreitete Meinung bei Seite lassen als habe das Want den Zweck einer Strickleiter. Das ist etwas ganz Nebensächliches. Nebensächlich ist auch, daß die Hofdtaue der Wanten unter einander mit Weveleine verbunden, „ausgewebt“ sind (wodurch die Sprossen der Strickleiter entstehen). Man kann daher auch nicht, wie es Breusing wollte, Müllenhoff aber schon für unmöglich erklärte, wegen dieses „Webens“ Want mit Want = Tuch, Leinewand gleich setzen. Die Sache ist vielmehr ganz einfach: Wie die Wand das Haus stützt, so stützt das Want den Mast. Der Wechsel des Geschlechtes kann im Niederdeutschen nicht befremden, zumal es noch ein Neutrum want gibt, das Fischereigerätschaft heißt und von Einfluß gewesen sein kann. — Doch sind Breusing und Müllenhoff mit ihren scheinbar so weit auseinander gehenden Erklärungen in Wirklichkeit einander ziemlich nahe, denn Wand = Hauswand und Want = Leinewand und viele andere deutsche Wörter kommen zuletzt doch auf eine und dieselbe Grundbedeutung und auch auf dieselbe Wurzel hinaus mit der Bedeutung **wenden, winden.** Die Sippe ist so groß, daß sie hier nicht weiter in den Bereich der Betrachtung gezogen werden kann.

**Warlblock**, der. Warl ist eine Kontraktion von warvel = Wirbel, bedeutet also eine Vorrichtung die sich dreht. Warlblock ist ein Block dessen Haken drehbar ist, wodurch dann auch der ganze Block drehbar wird, was unter Umständen wünschenswert sein kann, z. B. bei neuem, sich leicht noch verdrehendem Tauwerk. Warl stammt von althochdeutschen hwerban ab, ist also mit Werft verwandt.

**Warpanker,** der. Soll ein Schiff verholt werden ohne daß Bojen, Ducdalben, Poller oder dergl. in der Nähe sind an die man eine Troß verfahren könnte, so muß man sich mit einem Anker helfen, indem man ihn ausfährt an die Stelle wo man hin will und sich dann mittelst der Ankerkette dahin aufwindet. Dieses Winden heißt warfen oder warpen, althochdeutsch hwerban (vergl. Warlblock und Werft) sich bewegen, sich wendeu, sich drehen. Der gute alte Röding hat sich von Breusing müssen zurechtweisen lassen, daß er Warpanker mit Wurfanker wiedergegeben hat, da er doch mit Werfen nichts zu tun habe. Letzteres ist nicht ganz richtig, denn geworfen wird der Warpanker auch, wie

jeder andere Anker; es ist ja die Bestimmung des Ankers, geworfen zu werden. Aber in der Sache selbst hat Breusing Recht, auch darin, daß er vor den Rödingschen Übersetzungen ins Hochdeutsche warnt. Röding war eben kein Seemann. Daß aber auch seebefahrene Leute seemännische Wörter durch schiefe Übersetzung ins Deutsche recht verdunkeln können, sieht man an Bobrik. Von ihm bemerkt Ehrentraut, Friesisches Archiv II. 65 daß er plicht mit Pflicht wiedergegeben habe und sagt dazu: „Wohl mit Recht ist an diesem Buche (dem nautischen Wörterbuche Leipzig 1850) das Bestreben, die niederdeutschen Ausdrücke zu verhochdeutschen, getadelt worden.“

**warschauen** ist ein an Bord sehr häufig gehörtes, echt seemännisches Wort mit der Bedeutung: jemandem zurufen, daß er sich in Acht nehmen soll vor einer drohenden Gefahr, jemanden erinnern, daß er etwas tun soll, jemanden benachrichtigen, daß für ihn etwas an der Zeit ist, jemandem mitteilen, daß etwas worauf er gewartet hat nun so weit ist. — Das Wort war im Mittelniederdeutschen in häufigem Gebrauch. Livländische Urkunde von 1410: „Darum so willet juwe schipheren unde Koplüde war schuwen, wo dat se segelen.“ Auch nichtseemännisch, ostfriesische Urkunde von 1413: „Ende waerschuwen ju ende alle gade lude, dat sie sick huden voer dezen eerlosen, treulozen, meynedighen man.“ Es trat damals noch die Bedeutung mehr hervor die das Wort heute noch in erster Linie im Niederländischen hat, waarschuwen = warnen. So auch negativ, Hamburger Chronik: „Darna is graue Christoffer in Zelant angekamen vngewarschuwet vnde heft dat land gebrantscattet“, d. h. ohne gewarnt zu haben. — Ostfriesisch warschoen, warschoun; saterländisch warsgauje, auf Wangerooge warschaun, nordfriesisch warskauin. — Der erste Teil des zusammengesetzen Wortes war ist dasselbe wie unser wahr = sicher, gewiß, richtig, wirklich, zuverlässig, aber mit der Nebenbedeutung „gewahr“, sichtig, inne, kundig; ostfriesisch: „Ik kan 't net war worden wo 't is“ ich kann es nicht erfahren, nicht gewahr werden. — Der zweite Teil — schuwen — heißt scheuen und scheu machen, scheuchen; warschauen also wörtlich: „jemanden aufscheuchen, daß er einer Sache gewahr wird.“ — In dem aus dem Jahre 1673 stammenden höchst seltenen Buche: „Beschriving van der Kunst der Seefahrt, darin durch gewisse Grund-Regulen wert angewiset, wo men en

Schip aver See, von dem einen Platse tho dem andern bringen sal, Allen jungen und unerfahrenen See-Lüden tho denst und sünderlicken Nutzen thosamen gebracht und in der Nedder-saxschen Sprack beschreven dorch P. V. D. H. Leffhebber der Navigatie. Lübeck, Gedrückt by Seel. Schmalhertzens Erven 1673. Dise Bocken werden von dem Autor mit egender Hand under-geschreven, den Koper thor Naricht, up dat he von den Na-drückers de licht ein Faut hirin begahn möchten nicht achtergahn werde. Werdt verköfft neffens der Herings-Caje in de sphera mundi in Lübeck by" . . . . nennt der Verfasser das was wir jetzt Vorrede nennen würden „Warschuving an den Leser." Und in dieser Warschuving heißt es wieder: „Ok wen jemand einige Engelsche Gaten wold ein offt uth segelen und einen Engelschen Lotz an Bord hefft, de mag den Lotz wol warschuwen, dat de düdsche Compassen mit den Engelschen ein halven Streck verschelen, up dat durch de Pegeling und Korsch nen Fauten begahn werden."

**Wäschejolle**, die, ist eine Verbindung von Tauen die geschoren wird wenn Zeug- und Hängemattswäsche war. Sind die Wäsche-stücke rein, so werden sie mit Nitseln an dem Tau festgebunden das in der Richtung von vorn nach hinten in gewisse Höhe mittelst der Jolltaue aufgehißt wird; dann hängt die Wäsche hoch oben, manchmal in verschiedenen Reihen über einander, luftig und frei im Winde zum Trocknen.

**Wasserhose**, die, ist eine Wettersäule auf See, eine Trombe, ein Dreh- oder Wirbelsturm von sehr geringem Durchmesser. Durch eine eigentümliche drückende und saugende Bewegung veranlaßt er auf dem Lande einen Luft oder Sandwirbel (Wind-hose, Sandhose), auf See aber einen Wasserwirbel den man Wasser- oder Seehose nennt. (Seehose ist übrigens auch eine wirkliche Hose, nämlich eine, die der Seemann sich nur auf See anzieht um sie „aufzutragen", während die „Landhose" nur ange-zogen wird, wenn er sich fein macht und „an den Wall" geht.) Das Merkwürdige bei der Wasserhose ist, daß der Bewegung von unten eine Bewegung von oben her entspricht, daß mit ihr sich ein aus den Wolken sich herabsenkender „rotierender Dunst-kegel zu einer schlauchartigen fortschreitenden Säule" vereinigt. Von dieser schlauchartigen Gestalt ist der Name Hose gewählt, der zuerst in diesem Sinne, nach Kluge bei Stieler 1695 gebucht

ist. — In den Begriff Hose ist Verwirrung gekommen durch das Abschneiden der früher mit der Hose ein Stück bildenden Strümpfe; nun nennen im germanischen Sprachgebiet die einen das obere Stück Hose und die andern das untere, das diejenigen die das obere Hose nennen wegen des Abgeschnittenseins Strumpf (Stumpf) heißen. Diese Verwirrung mag mit dazu beigetragen haben das Wort überhaupt als minderwertig in Mißkredit zu bringen.

**Wasser machen.** Wenn ein Schiff leck ist, so daß durch das Leck Wasser ins Schiff läuft, oder wenn sich sonst aus irgend einem Grunde Wasser im Schiffe ansammelt, so sagt man: es macht Wasser; es macht so und so viele Zentimeter Wasser in einer Stunde, heißt also: es läßt so und so viel Zentimeter Wasser in einer Stunde durch undichte Nähte, durch eine undichte Stelle u. s. w. ein. Danach richtet sich dann das Pumpen. Französisch faire eau.

**Wassergang,** der, ist eine rings um das Deck eines Schiffes an der Bordwand entlang laufende Wasserrinne die das an Deck kommende Wasser sammelt und durch die Speigaten ableitet. Röding: „Die Bugt der Verdecke macht daß das Wasser nach den beiden Seiten derselben abläuft, wohin man denn ein Stück legt, welches die äußere Deckplanke gegen Bord an und den Anfang der Weger zugleich bildet. Dieses Stück läuft innen rund herum um das ganze Schiff und heißt der Wassergang.“ Die äußerste Deckplanke für sich als solche heißt Leibholz, sie ist so gestaltet, daß sie eine starke Verbindung bildet.

**Wasserlast** s. Last.

**Wasserschot** s. Schot.

**Wasserstag** s. Stag.

**Wasserschaut**, der, ist ein Aufsichtsbeamter der Hafenpolizei, besonders für das Heuerwesen; „un officier chargé de surveiller les engagements des matelots“. In seiner halb hochdeutschen Gestalt sieht das Wort sonderbar aus, es wäre schon besser man hätte es bei dem guten alten waterschout gelassen. Schout by nacht heißt im Niederländischen der Kontre-Admiral; schout für sich allein der Schulze, Gemeindevorsteher. Es liegt in schout überhaupt der Begriff Beamter, Richter, Amtmann, Hauptmann, Aufseher, ursprünglich Steuerempfänger oder vielmehr Steuereinforderer, denn das ganze Wort hieß mittelnieder-

ländisch (Kilian) schoutheet, schoutheyt, schoud-heescher, schoutheys: „praetor, quod jus debiti petat sive exigat," also Schultheiß, der Beamte der die Schuld, die Steuer heischt oder heißt, d. i. sie zu bezahlen befiehlt, sie einfordert, einzieht. Aus Schultheiß ist Schultze verkürzt, der Familienname Schultze ist also mit einem tz älter und ehrwürdiger. — Wollte man das waterschout verdeutschen, so hätte man nicht auf halbem Wege stehn bleiben dürfen, sondern Wasserschulze sagen müssen.

**Watt**, das, ist ein seichtes, bei Flut überschwemmtes, bei Ebbe trocken fallendes Gebiet an der Meeresküste, zwischen Inseln, vor Flußmündungen, in Buchten und Busen. Es bedeutet eine Stelle wo man (zu Zeiten, wenn auch mit Anstrengung) gehen kann, oder vielmehr **waten.** Im Gotischen hieß vato, Mehrzahl vatna, Wasser; davon das althochdeutsche watan im Wasser vorwärts dringen, gehen, schreiten; altsächsisch vadan, altnordisch vadha, durchs Wasser schreiten, also unser neuhochdeutsches waten. Die germanische Wurzel wad „im Wasser schreiten" deckt sich mit dem urverwandten lateinischen vadere, wozu vadum, die Furt, italienisch guado und vado, spanisch vado = seichte Stelle im Wasser. Die Bedeutung „Furt" trifft auch heute noch zu und ist für Watt besonders bezeichnend, da solch ein Watt zur Zeit der Ebbe mit Wagen befahren werden kann. Auf diese Weise verkehren die ostfriesischen Inseln auch ohne Schiffe mit dem Festlande.

**Webeleine,** die. Wenn man sich das Want als Strickleiter denkt, so sind, die Webeleinen die Sprossen; gewöhnlich Weveleinen genannt. Weben, niederdeutsch weven heißt eigentlich bewegen und wird von Luther in diesem Sinne gleich leben gebraucht, „du machest fröhlich alles was da webet." Besonders ist bei „weben" an das „hin- und her-bewegen" wie es beim Weben mit dem Weberschifflein geschieht, gedacht. Man nennt auch die Tätigkeit des Anbringens der Webeleinen zwischen den Hofdtauen das „**Ausweben** der Wanten". — Die zu Grunde liegende Wurzel va, wa hat eine ganz besonders zahlreiche Nachkommenschaft, auch unter den Seemannswörtern, es liegt aber allen Vettern der großen Sippe der **eine** Begriff zu Grunde: **bewegen.**

**Werft,** die. Die etymologische Untersuchung dieses so wichtigen Seemannswortes wird dadurch etwas erschwert, daß

sich immer wieder ein Wort dazwischen drängt, das mit Werft gar nichts zu tun hat, aber ähnlich lautet: Warf. Das haben wir von Werft gänzlich zu trennen, wiewohl auch das Wort Schiffswarf vorkommt, weil es eben leicht möglich ist, daß eine Werft auf einer Warf angelegt wird. Warf nämlich, auch Warv, Warp, ja sogar Werf, kommt von werfen und bedeutet eine Anhöhe die nicht natürlich gewachsen, sondern künstlich aufgeworfen ist. So heißt in Nordwestdeutschland eine künsliche Anhöhe, auf der eine (Wind-) Mühle steht Mühlenwarf. — Werft aber kommt von einem Zeiwort das gotisch hvairban, althochdeutsch hwerban, werban, wervan, altsächsisch huerbhan, altenglisch hwerfen, nordfriesisch werwan, altfriesisch werva, in der Edda hverfa, heutzutage werben heißt. Das bedeutet ursprünglich sich drehen (woher Wirbel, wirbeln, Wirbelwind), sich hin und her bewegen, sich um jemanden herum etwas zu schaffen machen, (der Werber der mit dem Kalbfell im Lande umherzog). Dieses Werben hat also ursprünglich denselben Sinn wie das lateinische volvere, von welchem der Name der bekannten schneckenförmig in sich selbst zurückkehrenden jonischen Kapitälverzierung Voluta kommt und das spanische vuelta, „dar una vuelta“, einen Spaziergang machen, „vuelta abajo“. — Hernach hat sich der Sinn von werben erweitert: sich umtun, sich bemühen, tätig sein, etwas betreiben, ausrichten. Daher Gewerbe. Gewerbe und Handel sind nahe verwandt. Denkt man an diese Verwandtschaft, so begreift man die so häufig vorkommende Verbindung Handel und Wandel. Der erste Handel geschah im Wandeln, im Wandern, bestand im Werben, im Hin- und Hergehen bei den Kunden von Haus zu Haus (hausieren). Das mittelniederdeutsche werf: Wendung, Windung, Drehung, Umdrehung, Bewegung, Geschäft, Industrie, Gewerbefleiß, Betriebsamkeit. — Demgemäß bedeutet Werft genau dasselbe wie Arsenal. Denn dieses ist aus dem arabischen darçanah, Haus der Betriebsamkeit, Haus wo etwas gemacht, gefertigt, gebaut wird, gebildet. — Das alte mittelniederdeutsche Wörterbuch Teuthonista faßt sich kurz: „Werff langs eyn Water.“ Kilianus, etwas später, gebraucht werf allein nur für Tätigkeit, Gewerbe, Handlung, in der Zusammensetzung spricht er aber von schip-werf, so daß damals also werf für sich allein diese Bedeutung noch nicht hatte. Dafür hat er aber ein anderes Wort, das im Mittelniederdeutschen von Wichtigkeit war und

allgemein, eben weil werf noch Gewerbe bedeutete, für Schiffswerft gebraucht wurde, nämlich Lastagie, auch als Lastadie im Gebrauch und in dieser Form heute noch in deutschen Seestädten als Strassen- und Platzname üblich. Das Nähere unter Lastadie.

**Welle**, die.

1. die bekannte, wälzende, wogende, flutende, rauschende Bewegungsform des Wassers.

2. die Schraubenwelle, die lange Achse, die die Verbindung der Schiffsdampfmaschine mit der Schraube herstellt.

Beide Wörter haben mit Welle = Reisigbündel, mit Walze, Walzer, Walfisch, wallen und vielen andern ein und denselben Ursprung, von der indogermanischen Wurzel wel, drehen, walzen; althochdeutsch wellan (lateinisch volvere), angelsächsisch weallan, wellen, wogen, weallian umherstreifen. Eine Welle ist also etwas, das sich wälzt (1) oder sich dreht (2). Natürlich ist die Bewegung einer Meereswelle nicht nur eine Bewegung um die eigene Achse, so daß die einzelne Welle immer an derselben Stelle bliebe, sie bewegt sich auch nebenbei noch weiter vorwärts (oder rückwärts), je nach Gewalt und Richtung der bewegenden Kraft. Man vergleicht eine Welle am besten mit der auch sprachlich verwandten Walze, die sich sowohl um ihre eigene Achse als auch vorwärts oder rückwärts bewegt. — **Wellenberg** ist der über den gewöhnlichen Wasserspiegel erhabene Teil einer Welle, **Wellenthal** der unter demselben befindliche. Die Spitze eines Wellenberges heißt **Wellengipfel**, fortgesetzt gedacht: **Wellenkamm.** — Ein **Wellenbrecher** ist ein Steindamm oder dergleichen vor einem Hafeneingang, wie z. B. das Breakwater vor Plymouth, mit dem Zweck, den Schiffen im Hafen ein ruhigeres Liegen zu verschaffen. Neuerdings giebt es auch auf den Panzern **Wellenbrecher**; sie bilden bei niedrigem Vorderteil eine Art Schanzkleid auf der Back, das Überbrechen der Wellen zu verhüten.

**Weirpumpe** 1. Pumpe.

**wenden** 1. halsen.

**Wettergalle,** die, besondere weißliche Wolkenformation, Vorbote bald eintretendes Windes (Windgalle) oder Regens (Regengalle). Es hängt wohl mit gäl = gelb zusammen, denn die Farbe ist mehr gelb wie weiß, unter Umständen sogar grünlichgelb, sodaß an Verwandschaft mit unserer hochdeutschen Galle zu denken ist. Das Wort ist aber wenig gebräuchlich.

**Wieling**, die, ist eine Vorrichtung zur Vermeidung des Schamfilens, nämlich ein rund wie ein Kranz gedrehtes (und dann wohl mit Leder bezogenes) Stück alten Tauwerkes; neuerdings einfach ein rundes, ausgepolstertes Ledersäcken. Es wird ehe das Boot anlegt an einem Stückchen Leine außenbords getan, damit das Boot, wenn es der Landungs- oder Fallreepstreppe nahe kommt, sich seine Farbe nicht abreibe. Setzt das Boot ab, so werden die Wielings eingenommen; es ist ein großes seemännisches Vergehen, ein Boot mit einer Wieling außenbords hängend fahren zu lassen. Der Name kommt offenbar von der Gestalt, die in einfachen Verhältnissen und Zeiten einen Kranz, eine Wurst, ein Rad bildete; niederländisch wiel, ostfriesisch wel, englisch wheel mit niederdeutscher Endung.

**Wimpel**, der, eine lange, gespaltene, schmale Flagge, so schmal daß man eigentlich kaum von einer Flagge reden kann und eben darum Wimpel sagt. Er wird am Großtop als Kommandozeichen eines Kommandanten, der nicht Admiral ist, gehißt und weht seiner Leichtigkeit wegen leicht aus. Wenn ein Schiff von einer langen ausländischen Reise heimkehrt, so gestaltet sich das Kommandozeichen zu einem Freudenzeichen, dann wird der Wimpel so weit verlängert, daß er über das ganze Schiff hinwegwehend bis ans Wasser reicht; das ist der **Heimatswimpel.** — Im Mittelniederdeutschen hieß wimpel, auch wumpel, zunächst der Schleier als Kopfbedeckung; so heißt es im alten Rigaer Stadtrecht: „et ne mach neyn vrowe copen got ane eren vormeunt . . sunder wimpele unde strickitte.“ Besonders hieß wimpel auch der Nonnenschleier. Sodann aber nannte man so eine lange schmale, schleierähnliche Fahne; Lübecker Chronik: „Se slugen se in de vlucht unde nemen en twe hoftbanren und twe wumpel myt S. Andreas cruce getekent.“ — Bei der Erklärung ergibt sich eine Schwierigkeit, nämlich eine unbequeme Übereinstimmung des Hochdeutschen mit dem Niederdeutschen in Bezug auf das p; das Wort müßte hochdeutsch eigentlich wimfel heißen, wenn es niederdeutsch wimpel heißt; es heisst aber althochdeutsch wimpal, mittelhochdeutsch wimpel. Vielleicht liegt eine nasalierte Form aus der Wurzel vom wippen, „sich hin und her bewegen“ vor, so daß also Wimpel sowohl im Sinne von Flagge wie von Schleier etwas leicht vom Winde hin und her Bewegtes wäre.

**Windas**, die, ist eine Art von Spill um Anker zu lichten und

sonstige schwere Lasten zu bewegen. As ist = Achse; es liegt, wie auch in Achsel, der Begriff einer Bewegung, einer Drehung zu Grunde. Eben durch eine drehende Bewegung windet man mit dieser Windas die betreffende Last. Und zwar steht diese Achse nicht wie bei einem Gangspill, sondern sie liegt horizontal und dreht sich wie ein Bratspieß, daher sie auch Bratspill genannt wird.

**Windflagge** = Windstander, s. Verklicker.

**Windreep**, das, bekannter unter dem Namen Stängewindreep, ist das Reep oder Tau mit dem die Stänge aufgewunden wird. Es fährt vom Eselshaupt durch den Fuß der Stänge wieder zum Eselshaupt und von da an Deck, wo es mit einer Talje, Stängewindreepstalje, bedient wird.

**Windsack**, der, ist eigentlich kein Sack, sondern ein Schlauch und wird auch Windsegel und Luftsack genannt. Er wird über die Höhe der Reling hinaus gehißt, fängt hier den Wind auf und leitet ihn durch die Luken in die unteren Räume des Schiffes. Da die unter Wasser liegenden Teile der natürlichen Lüftung ganz entbehren müssen, so ist die künstliche von großer Wichtigkeit. Daher ist man bald darauf verfallen, neben den Windsäcken, die nur ein Notbehelf sind, feste Ventilatoren mit nach dem Winde drehbaren Köpfen einzubauen. Besonders notwendig sind diese für solche Räume, in denen sich giftige Gase entwickeln. — Seitdem die Maschine eine so große Rolle spielt, mußte man für besonders reichliche Zufuhr von Luft für die Feuer unter den Kesseln künstlich sorgen und hat besondere Einrichtungen hierfür getroffen; je nachdem es sich dabei um die Zufuhr von oben oder von unten durch einen besonderen Kanal handelt, spricht man von Oberwind oder von Unterwind und dementsprechend von Oberwindluftzuführung und Unterwindluftzuführung; Oberwindzuführung und Unterwindzuführung würde aber genügen.

**Windstärke**, die, wird noch immer nach einer Skala bezeichnet, die zur Zeit der Segelschifffahrt und mit besonderer Rücksicht auf sie von dem Kommandanten des englischen Kriegsschiffes „Woolwich“, Beaufort, im Jahre 1805 ersonnen worden ist und nach ihm Beaufort-Skala genannt wird. Er ist von der Vollschiffstakelage eines Kriegsschiffes ausgegangen und berechnet die Stärke des Windes bei den geringen Graden nach der Fahrt

des Schiffes, bei den höheren nach der Möglichkeit der Segelführung. Darnach ist

Windstärke 0: Stille.
„ 1: Leiser Zug, sodaß das Schiff eben steuerfähig ist.
„ 2: Leicht. Ein Schiff unter allen Segeln voll und bei macht 1—2 Knoten.
„ 3: Schwach. Ein Schiff unter allen Segeln voll u. bei macht 3—4 Knoten.
„ 4: Mäßig. Ein Schiff unter allen Segeln voll und bei macht 5—6 Knoten.
„ 5: Frisch. Schiff kann noch führen: Oberbramsegel.
„ 6: Stark. „ „ „ „ einfach gereefte Mars- nnd Bramsegel.
„ 7: Hart. Schiff kann noch führen: doppelt gereefte Marssegel, Klüver.
„ 8: Stürmisch. Schiff kann noch führen: dreifach gereefte Marssegel.
„ 9: Sturm. Schiff k. n. führen: dicht ger. Marssegel.
„ 10: Starker Sturm. Schiff kann noch führen: dicht gereeftes Großmarssegel und gereefte Fock.
„ 11: Harter Sturm. Alle Segel fest bis auf die Sturmsegel.
„ 12: Orkan. Kein Segel hält mehr Stand.

Im Zeitalter des Dampfes hat sich das Bedürfnis nach einer anderen Skala herausgestellt. Dem kommt Börgen entgegen, indem er die Windgeschwindigkeiten in Metern pro Stunde berechnet. Nach der Börgen'schen Reduktionsformel ist

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Windstärke | 0 | eine | Geschwindigkeit | von 0,0 m | p. | Sekunde |
| „ | 1 | „ | „ | „ 1,6 m | „ | „ |
| „ | 2 | „ | „ | „ 3,3 m | „ | „ |
| „ | 3 | „ | „ | „ 5,2 m | „ | „ |
| „ | 4 | „ | „ | „ 7,3 m | „ | „ |
| „ | 5 | „ | „ | „ 9,6 m | „ | „ |
| „ | 6 | „ | „ | „ 12,0 m | „ | „ |
| „ | 7 | „ | „ | „ 14,6 m | „ | „ |
| „ | 8 | „ | „ | „ 17,3 m | „ | „ |
| „ | 9 | „ | „ | „ 20,2 m | „ | „ |
| „ | 10 | „ | „ | „ 23,3 m | „ | „ |
| „ | 11 | „ | „ | „ 26,6 m | „ | „ |
| „ | 12 | „ | „ | „ 30,0 m | „ | „ |

**Worthingtonpumpe,** die, s. Pumpe.

**Wrack,** das, ist ein durch Schiffbruch oder den Zahn der Zeit unbrauchbar gewordenes Schiff. — So sehr das Hochdeutsche von jeher dem Anlaut wr abgeneigt war (vergl. Graff, Althochdeutscher Sprachschatz zu WR) so hat ihn doch das Niederdeutsche und mit ihm die Seemannssprache bis auf den heutigen Tag in einer ganzen Anzahl von Wörtern beibehalten. — Wrack geht zurück auf das gotische vrikan, dessen Stamm vrak ist und das rächen, tadeln, verbannen (angelsächsisch vräc, Verbannung wraeca, ein Verbannter), tadelnd schelten, verfolgen, für nicht gut erklären, ausstoßen bedeutet. Ein Wrack ist also etwas vom Meere Ausgestoßenes das nicht mehr (als Schiff) brauchbar ist, etwas nämlich zunächst ein Schiff, das durch Schiffbruch in einen solchen Zustand gebracht ist, daß man es „für nicht mehr gut" erklären muß; oft heißt daher auch ein einzelnes Stück oder ein Teil von einem Schiffe schon Wrack. Im Altfriesischen hieß wrac beschädigt; verwandt mit dem gothischen vraiqs, krumm, schräg, schief, was gerade sein sollte, nicht nur ein gescheitertes, und dadurch unbrauchbar gewordenes Schiff, sondern überhaupt etwas Schadhaftes. Daher wraken für untauglich erklären, = dem erwähnten gotischen vrikan im Sinne von tadeln; ausschießen, verwerfen. Im Hamburg ist ein Wraker ein Mann, der die Waaren beurteilen und das Untaugliche verwerfen muß. Daher heißt wrack auch etwas das nur einen gewissen Schönheitsfehler hat, und man nennt einen Menschen mit einem etwas verschobenen, schief gezogenen Gesichte wrak-snute; sonst wrak-good, wrak-hering, wrak-kese, wrak-teer u. s. w. Die älteste mir bekannte Stelle wo das Wort vorkommt ist eine Urkunde vom 26. August 1176 (Gedruckt bei Sartorius-Lappenberg, Hansa, II. 8) in der König Heinrich II. von England Lübeck und andere deutsche Städte vom Standrecht befreite: „. . . . volentes etiam, ut si contigerit naves vestras in partibus nostris periclitari et de tali nave periclitata, aliquis homo vivus evaserit et ad terram venerit, omnia bona et catalla (?) in illa navi contenta remaneant, quorum prius fuerunt nec ex eo quod Wreccum dicitur, veris dominis extorqueantur." — Der Verfasser der „Beschriving van der Kunst der Seefahrt", Lübek 1673, berichtet von durchlebtem Sturm in der Nordsee und havariertem Schiffe: „es war auch Winters Tag, hatten auch ein Schiff, welches nicht allein wegen

Masten und Segel redlos war, sondern auch wegen fallen der Masten und des Bochsprets zu zerbrochen, und beschädiget, daß es mehr vor ein **Wrack** den ein Schiff anzusehen war.“ — Nach Werner: „Schule des Seewesens“ machen die (Holz-) Schiffbauer einen ausgiebigen Gebrauch von dem Worte Wrack, indem sie minderwertiges Holz noch einmal unterscheiden und dabei von „Wrack“ und von „Wracks-Wrack“ sprechen. — **Abwracken,** ein altes Schiff abbrechen und zu Brennholz machen, s. sloopen. — Zu vergleichen Grimm VIII. 14: „im neueren isländischen wird ein fem. raeki, vindicta aufgeführt (Biörn Haldarson, 2, 220) dem wenigstens älter ein verbum raekja to reject, refuse und ein adj. raekr, rejected, outcast, neben dem verbum reka entsprechen, Vigfusson 506. im subst. wie in dem verbum rächen ist ein alter gemeingermanischer rechtsbegriff beschlossen, das setzen außerhalb der landrechts und die austreibung aus dem lande in folge angriffs auf den landfrieden, eine mildere und nicht entehrende art derjenigen strafe, als deren höchste und zugleich vogelfrei machende stufe die verurteilung zum wargus (Geächteten) angesehen werden muss.“ — Das mittelniederländische Zeitwort wraecken hatte eine ähnliche Bedeutung, nämlich „vom richtigen Kurs abgebracht werden“, vergl. Wagenaer, „Spiegel der Zeevaerdt,“ Amsterdam 1588: . . . „so moet ghy somtyts v Lootlyne, met en hout oft anders achter vt laten gaen, ende setten v Compasse achter om hooghe, ende sien by de linie lancz wat v Schip **wraeckt** oft van den golffnen af gheworpen wert, op dat ghy gheen quade ghissinge en maeckt . . . .“

**Wrange**, die, bedeutete ursprünglich nur ein schiefes, schräges, umgebogenes Stück Holz beim Schiffbau und ward früher als Spiegelwrange für den schiefen Verband zwischen Steven und Randsomhölzern und als Bodenwrange oder Flurwrange für den Lieger oder das Bauchstück zunächst am Kiel gebraucht. Jetzt, im Eisenschiffbau ist Spiegelwrange ganz weggefallen, über Bodenwrangen aber schreiben Dick und Kretzschmer I 83: „Der Kiel ist der unterste Teil des Schiffes, gewissermaßen seine Grundlage; auf ihm stehen die Querspanten oder Rippen, welche die Schiffsform bilden und die aus einer Verbindung von Stahl- oder Eisenplatten mit Façonstahl oder -Eisen bestehen. Ihre im Boden liegenden querschiffs angeordneten Plattenteile nennt man **Bodenwrangen**, auch Bauchstücke.“ Der Name Wrange ist also ge-

blieben. Bei Aubin 1702 heißen die Wrangen varangues; man sieht auf den ersten Blick daß auch dieses Wort, wie so viele andere der Seemannssprache, die Franzosen von uns entliehen haben; fürs Niederländische giebt der Genannte: Buikstukken, Leggers, vloer-wrangens, vloer-houten, Wrangens op de Kiel an. — Im Ostfriesischen ist wrange oder wranger — vergl. das hochdeutsche Range — ein „verdrehter" Mensch, Quäl- und Plagegeist, querköpfiger Mensch; wrang aber heißt zusammenziehend, niederländisch wrang, mittelniederländisch wrangh. Es kommt mit dem englischen wrong, wrang, verdreht, verkehrt, schief, krumm, töricht, schlecht, schlimm, unrecht, ungerecht, von wringen, Präteritum wrang, sich drehend und windend bewegen z. B. nasse Wäsche auswringen; meist mit der Nebenbedeutung daß das Drehen mit Drang und Druck geschieht. Diese hat Bodenwrange freilich nicht, aber der Begriff Drehung, Biegung hat hier den Ausschlag gegeben.

**Wreifholz,** das, ein Holz das an einem Tau außenbords gehängt wird wenn das Schiff sich nicht an der Mole oder einem Bollwerk reiben soll, also eine Art Fender. — Auch ein halb verhochdeutschtes Wort, das entweder niederdeutsch wrifholz oder dann ganz hochdeutsch Reibholz heißen müßte. Wrifen heißt reiben; niederländisch wryven, mittelniederdeutsch wriven. Dazu, wie mir eine befreundete Hand schreibt, deren Wiege in Pommern gestanden hat, wribbeln als Iterativum von wrifen, etwas zwischen den Fingern (zer-) reiben.

**wricken**, ein Boot fortbewegen mit nur einem Riemen durch ein eigentümliches Hin- und Herdrehen des an einem Einschnitt am Heck sich bewegenden Riemens. — Nach Schade hat das unter Wrack erwähnte gothische vrikan folgende Bedeutungen: drängen, drücken, pressen, drängend bewegen und wenden, drehen, abdrehen, ausdrehen; vorwärts drängen, treiben, eifrig betreiben; fortdrängen, wegdrängen, drängend beseitigen, verstoßen, verfolgen, strafen, abwenden, ausdrehen; ostfriesisch heißt wricken etwas mit Nachdruck hin und her bewegen. Das eben ist die Tätigkeit, die beim Wricken eines Bootes ausgeübt wird. Dadurch bewegt es sich zwar etwas hin und her, aber das gleicht sich mit jeder Drehung des Riemens wieder aus, so daß das Boot doch seinen graden Kurs auf sein Ziel zu beibehält, wenn auch wrick-wrack wackelig bedeutet, wie in dem mittelniederdeutschen Verse bei Schiller und Lübben: „Darmit gink hei den wrick den wrack, na Bremen leit he gliden."

**Wuling**, die, ist eine starke Befestigung zweier Gegenstände miteinander durch Umlegen eines (alten, sich nicht mehr reckenden) Taues, das mehrere Gänge nebeneinander wie Schraubengänge gelegt wird; das nennt man wulen oder bewulen. Dadurch entsteht an der Stelle nicht nur eine Verstärkung, sondern auch eine Verdickung und es ist daher für die Ableitung an unser hochdeutsches Wort Wulst zu denken. Wie Geschwulst von schwellen, so kommt Wulst von wellen, althochdeutsch wellan = drehen, wälzen, rollen, lateinisch volvere, von einer Wurzel val = winden, drehen, wälzen, wickeln, umbinden, festbinden. Mittelniederdeutsch wolen. In der Chronik des Lübecker Dominikaners Hermann Korner (Handschrift aus dem 15. Jahrhundert in Wien) heißt es: „nemen de maste van den olden schepen, de see senken wolden vor dat Reveshol, undde woleden de harde tosamende". Die „Beschriving van der Kunst der Seefahrt" 1673 hat „wölen": „musten auch (auf stark havariertem Schiffe) daß Vorschiff mit eine Pferde Linie zusammen wölen, sonst wolten die Anckers mit dem Vorschiff fort."

**wünschen** ist ein hie und da gehörtes Seemannswort von eigentümlicher Entstehungsart. Es hat mit unserem sonst üblichen hochdeutschen wünschen = einen Wunsch haben, keine Verwandtschaftsbeziehungen. Es bedeutet vielmehr winden, aufwinden, in die Höhe winden, und ist durch die von Professor Dunger in Dresden gerügte Engländerei ins Deutsche gekommen. Englisch winch = Winde ist Veranlassung zu der Bildung dieses Fremdwortes mit einheimischer Endung geworden; es müßte also „winschen" heißen und hat sich ganz ohne Berechtigung an unser gutes altes deutsches wünschen herangedrängt.

# Y.

**Yacht**, die s. Jacht.

**Yarrowkessel** s. Kessel.

**Yawl**, die.

Dieses Wort ist in der Verbindung Yawl-Takelage in neuerer Zeit durch das Yacht-Vergnügen aus England zu uns gekommen. Es ist aber deutscher Herkunft, denn Yawl ist nur die englische Form für das deutsche Jolle. Es verhält sich also Yawl zu Jolle wie Yacht zu Jacht. Nichts anderes ist auch das jolly in dem englischen jolly-boat, s. auch Tjalk.

---

# Z.

**Zapfenstreich** s. streichen.

**zeisen** s. seisen.

**Zeptertau**, das, ist ein besonders sorgfältigerweise zugetakeltes Tau, das als Geländer an Stellen dient, wo Gefahr des Fallens vorliegt. Es wird durch eiserne Stützen geschoren. Stütze ist die ursprüngliche Bedeutung dessen was wir jetzt als Zeichen der Herrschaft in der Hand eines Fürsten sehen und Zepter oder Scepter nennen; mittelhochdeutsch zepter, französisch sceptre, italienisch scettro, lateinisch sceptrum, griechisch skeptron, von skeptein, stützen, lehnen.

**Zimmersteck**, s. Stek.

**Zungenstopper**, s. Stopper.

**zurren**, bedeutet binden, festbinden, zusammenbinden, festschnüren. Alles was für gewöhnlich einige Bewegungsfreiheit hat, wird, wenn das Schiff in die See geht und einigermaßen schlechtes Wetter zu gewärtigen ist, gezurrt, damit es nicht wackle oder gar über Stag gehe. Besonders aber spricht man vom Zurren der Hängematten; das wird vorgenommen wenn der Mann aufgestanden ist. Dann ist sein Erstes daß er seine Hängematte zusammenbindet um sie an dem dazu bestimmten Orte zu ver-

stauen. — Französisch serrer. Dieses ist zunächst ins Niederländische übergegangen, wo es sjorren heißt und ganz unserem zurren entspricht. Von da kam es als sorren in die niederdeutsche Seemannssprache, in der es nach und nach unter hochdeutschem Einflusse die durch nichts begründete Form zurren annahm. **Aubin**, 1702: serrer de voiles = klein zeil maaken; serrer les voiles = de zeilen beslaan; geschieht durch Festbinden. — **Zurrbaum** und **Zurrbrook** werden beim Seefestzurren der Boote gebraucht.

**Zweidecker**, s. Schiff.

**Zwischendeck**, s. Deck.

**Zwischen Wind und Wasser** nennt man die Gegend der Schwimmebene eines Schiffes, der Wasserlinie, des Wasserpasses; eine Gegend, die besonderen Gefahren im Gefecht ausgesetzt ist, indem hier einschlagende Geschosse ihre schlimmste Wirkung ausüben können. Daher auch gerade dieser Teil eines modernen Kriegsschiffes den stärksten Schutz durch Panzerung erhält.



# Druckfehler-Verzeichnis.

(Fehler die sich unschwer als Versehen des Setzers erkennen und leicht verbessern lassen, z. B. Feminium anstatt Femininum, Fauenzimmer anstatt Frauenzimmer, Takelake anstatt Takelage, wird der geneigte Leser gebeten zu entschuldigen; hier darum nur die Verbesserung einiger sinnstörender:)

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seite | 46 | Zeile | 6 | von | oben | anstatt | bellons: bellows, |
| „ | 60 | „ | 6 | „ | „ | „ | nur: uur, |
| „ | 67 | „ | 6 | „ | „ | „ | huhhan: luhhan. |
| „ | 80 | „ | 13 | „ | „ | „ | altmodisch: altnordisch, |
| „ | 96 | „ | 19 | „ | „ | „ | genau: gemein, |
| „ | 99 | „ | 1 | „ | „ | „ | seiner: jener, |
| „ | 110 | „ | 4 | „ | „ | „ | Da: Sa, |
| „ | 111 | „ | 18 | „ | „ | „ | pelit: petit, |
| „ | 140 | „ | 11 | „ | unten | „ | signeum: signum, |
| „ | 142 | „ | 8 | „ | „ | „ | Fauen: Fanen, |
| „ | 206 | „ | 1 | „ | oben | „ | näher: höher, |
| „ | 235 | „ | 21 | „ | „ | „ | Dacht: Ducht, |
| „ | 455 | „ | 6 | „ | unten | „ | ligh: high. |

**Ammann, G. A.,** Der Schiffsmaschinist. Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfung der Seedampfschiffsmaschinisten 1. bis 4. Klasse. 3. vermehrte und verbesserte Aufl. VIII, 394 und 119 S. 8° mit 42 Tafeln. Eleg. geb. 8 Mk.

**Arenhold, Lüder,** Ausweicheregeln für Boote. Zum Gebrauch für Yacht- und Bootssegler, Ruderer, Bootssteurer und Neulinge auf dem Wasser zusammengestellt. 3. Aufl. 5 Seiten schmal 8°. 20 Pfg.

— Die historische Entwickelung der Schiffstypen. 30 Heliogravuren mit erläuterndem Text. Gr. Quer-Folio. Eleg. gebd. 30 Mk., kart. 20 Mk.

**Befähigungsnachweis** und Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte. 14 S. gr. 8°. 25 Pfg.

**Beseke, C. J.,** Der Nord-Ostsee-Kanal, seine Entstehungsgeschichte, sein Bau und seine Bedeutung in wirtschaftlicher, strategischer und politischer Hinsicht. VII, 148 S. gr. 8°. Mit vielen Karten, Plänen und Skizzen. 3 Mk. 60 Pfg.

**Hüllen, Marine-Baurat A. van,** Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau an den Lehranstalten der Kaiserlich Deutschen Marine, gleichzeitig als Lehrbuch zum Selbststudium und zur Benutzung bei Vorlesungen an technischen Hochschulen. Preis gebunden 10 Mk.

**Johow, Marine-Baumeister Hans,** Die Kreuzer-Korvette „Problem". Eine nautisch-technische Studie. Mit 5 lithogr. Tafeln. Gebd. 5 Mk.

**Land- und Seebilder** von Kiel und der Kriegsmarine. Elegante Gross-Folio-Mappe in vornehmster Ausstattung, enthaltend: 25 Blätter mit 87 Bildern in vollendetstem Lichtdruck, 8 S. Text und 1 Titelbild. Nach Aufnahme des Hofphotographen Dreesen. 2. Aufl. Preis 25 Mk.

**Oertling, Carl,** Ingenieur. Ueber Compound-Maschinen. Preis geheftet 5 Mk., gebunden 6 Mk.

**Rauchfuss, Marine-Bauinspektor E.,** Widerstand und Maschinenleistung der Dampfschiffe. Abgeleitet von den Versuchen mit dem „Greyhound". Preis gebunden 4 Mk.

**Der Seekadett** von H. v. D. VIII, 139 S. gr. 4°. Mit 171 Abbildungen im Text und 4 Vollbildern. 10 Mk., hochelegant gebd. 12 Mk.

**Tesdorpf, Korvetten-Kapitän A.,** Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine. Preis elegant gebunden statt 5 Mk. nur 2 Mk. 50 Pfg.

**Wörterbuch,** Deutsch-Englisches und Englisch-Deutsches, technischer Ausdrücke, vorzüglich zum Gebrauch für Ingenieure, Schiffsmaschinisten, Maschinenbauer, Schiffbauer, Schiffs-Kapitäne, Steuerleute und Handwerker. Pr. gebd. 1 Mk. 20 Pfg.

---

Druck von G. Reichardt, Groitzsch i. S.


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03148 6825